

2

TECNICA

Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD



'56
'64



T E C N I C A



Progetto grafico:
Marco Guerrieri

Fotografia
fotocomposizione, impaginazione,
impianti fotolito:
CLD

Coordinamento editoriale:
CLD

Stampa:
Digiprint

ISBN 88-7399-079-7
Copyright © CLD - Fornacette - 1999
Tutti i diritti riservati
048770

Prima edizione: Giugno 1999



T E C N I C A

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

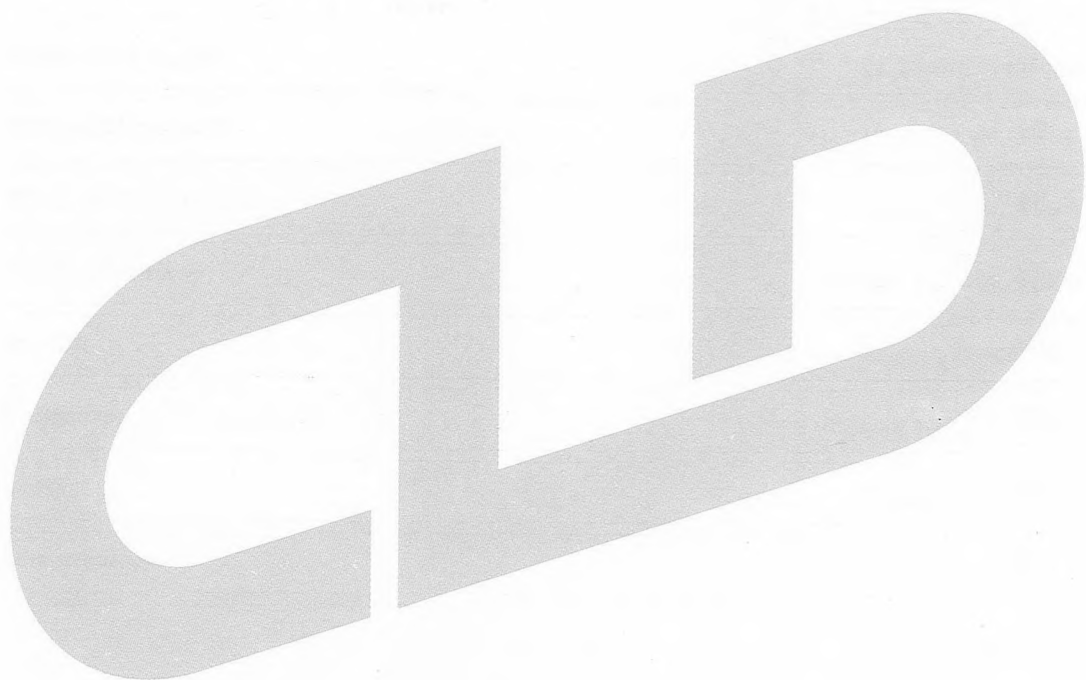
2

1956/1964

9	Prefazione
10	La milionesima "Vespa" 1956
11	Nasce una nuova generazione di motori con distribuzione rotante 1958
12	Depliant pubblicitari anni '50
14	Le tappe storiche
15	Vespa 125, 1956
23	Vespa 150, 1956
31	Vespa 150GS, 1956
39	Vespa 150, 1957
47	Vespa 150GS, 1957
51	Vespa 125, 1958
59	Vespa 150GS, 1958
67	Vespa 150, 1959
75	Vespa 150GS, 1959
83	Vespa 125, 1960
89	Vespa 150, 1961
97	Vespa 125VNB3, 1962
103	Vespa 125VNB4, 1962

Indice

111	Vespa 160GS, 1962
119	Vespa 160GS, 1963
127	Vespa 50N, 1963
135	Vespa 90, 1963
143	Vespa 125, 1963
151	Vespa 150, 1963
159	Vespa 150GL, 1963
167	Vespa 50, 1964
173	Motori
194	Riepilogo dati matricolari
196	Note
198	Ringraziamenti



Prefazione

La Vespa nasce semplice, comoda, economica...ma con la coscienza di essere un bel-l'oggetto.

La Vespa è un mezzo di trasporto assolutamente originale.

La Vespa è unica.

Vespa Tecnica nasce per sottolineare la sua unicità: le particolarità e le caratteristiche costruttive, il motore, le linea e il design.

Vespa Tecnica nasce per raccontare la Vespa d'epoca.

Di che colore era la 125 del 1956, e la sella della GS? E il fanalino posteriore era cromato?

Il primo quesito che si pongono tutti i possessori di una Vespa d'annata è

se il loro veicolo è o meno conforme all'originale. E il restauro? Naturalmente deve essere accurato e condotto da mani esperte.

Vespa Tecnica illustra i veicoli storici e fornisce un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti a cui va incontro chiunque si appresti a restaurare una Vespa.

Un'opera assolutamente nuova, nata da un'idea di CLD e degli autori Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel Museo Piaggio, per soddisfare le esigenze dei collezionisti e di tutti gli appassionati di Vespa.

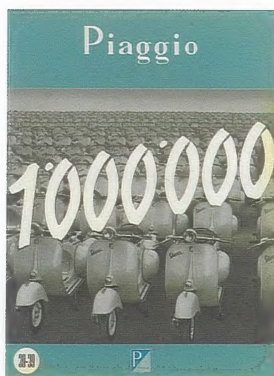
Vespa Tecnica 1956/1964 contiene tutte le informazioni sui veicoli prodotti in questi anni: dettagliate descrizioni delle caratteristiche tecniche, illustrate da foto realizzate su modelli restaurati o conservati, disegni dei comandi, dell'impianto elettrico e della lubrificazione, codici dei colori originali, dati matricolari, esplosi dei motori.

Vespa Tecnica,
continua l'avventura!

*Roberto Leardi
Luigi Frisinghelli
Giorgio Notari*



La milionesima "Vespa" 1956



Nel 1956 la Piaggio raggiunge un prestigioso traguardo: dopo dieci anni dalla presentazione della Vespa modello 98, viene prodotta la milionesima Vespa, una 150 modello VL3.

Un veicolo che ha segnato e rappresentato un intero secolo, usato da milioni di persone non solo nel tempo libero ma anche per lavoro. Alle soglie del boom automobilistico, quando ancora lo scooter rappresentava un mezzo ambito da possedere, il traguardo di un milione di Vespa prodotte costituisce per

la Piaggio una vittoria impareggiabile.

Sulla linea di montaggio sono proprio il progettista D'Ascanio insieme ad Enrico Piaggio, i primi a credere fortemente nel successo del nuovo scooter, a tenere a battesimo la milionesima Vespa.

La Vespa, un design originale, innovativo soprattutto nella struttura portante, si è evoluto e migliorato nel corso degli anni, per aumentare il comfort e le prestazioni.

Con la milionesima Vespa si festeggiava non solo la vittoria dell'im-

prenditoria Piaggio che aveva trasformato il mitico scooter in un fatto sociale, ma anche e soprattutto la "ricostruzione" economica del dopoguerra, di cui la Vespa è stata indiscussa protagonista.

Oltrepassato il milione, la Vespa continuava per la sua strada: la gamma dei modelli si amplia ulteriormente andando a creare nuove cilindrate, come la 50 cc.

Nel 1963 nasce il leggendario "Vespino", che abbassa l'età minima per la guida a 14 anni: anche i giovanissimi si emancipano, ricchi di questa nuova indipendenza.

Gli anni '60 sono anche gli anni di tante trasformazioni sociali, sono gli anni del boom economico.

E poi sono i mitici anni della "dolce vita". Chi non ricorda i paparazzi sfrecciare con gli scooter per le strade di Roma all'inseguimento dei protagonisti delle notti romane, raccontati da Fellini nel film omonimo?

È in questi anni che nasce il mito della Vespa, che comincia a trasformarsi da semplice mezzo di trasporto, a vero e proprio oggetto di culto.

Dalla milionesima Vespa, nascono milioni di nuove Vespa, pronte a riversarsi sulle strade di tutto il mondo.



Nasce una nuova generazione di motori con distribuzione rotante

1958

L'innovazione: il motore a due tempi con distribuzione rotante.

Mentre la Vespa continuava la sua corsa, la Piaggio andava avanti con la ricerca. Testimonia di questa attività è la pluralità dei modelli con nuove cilindrata e i nuovi telai presentati nel primo decennio di produzione di questo veicolo, così come nel successivo.

La Piaggio pose allo studio un motore decisamente innovativo con la distribuzione rotante. Nei motori a due tempi non era una novità, la tecnica della distribuzione rotante era stata sviluppata in Europa per migliorare le prestazioni dei motori sportivi, soprattutto quelli dei kart e successivamente in Giappone.

In tutta la sua semplicità costruttiva, questo nuovo motore si può senza dubbio attribuire alla fertile ingegnosa del suo progettista Corradi-

no D'Ascanio e allo staff di ingegneri e tecnici formati negli studi sperimentali della Piaggio che già negli anni cinquanta avevano provato questa soluzione con ottimi risultati nelle gare cittadine.

Questa semplice intuizione nel risolvere i problemi tecnici, che era naturale per D'Ascanio e per i suoi collaboratori, fece sì che questo nuovo motore registrasse subito un grande successo.

Ma quali sono nello specifico le innovazioni del nuovo motore Piaggio?

I motori fino ad ora prodotti avevano l'alimentazione tradizionale e cioè direttamente sul cilindro, di conseguenza si aveva un'eccessiva dispersione di carburante che comportava alto consumo e cattiva lubrificazione nelle parti basse del carter motore.

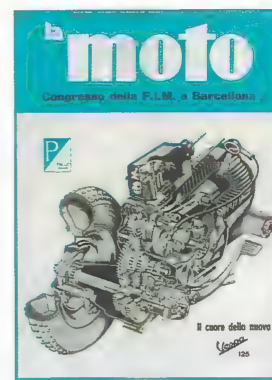
L'innovazione si concentra sull'albero motore, il quale funge da val-

vola rotante. Infatti su una fiancata dell'albero è stata ricavata una scanalatura in modo che quando quest'ultima si trova in prossimità del faro di ammissione, fa entrare la miscela fresca nel carter pompa.

La lubrificazione del gruppo albero-cilindro-pistone in modo semplice ed efficace permetteva di diminuire la percentuale dell'olio portandola dal 5% (nei vecchi motori) fino al 2% (nei nuovi motori) e di ridurre le incrostazioni allo scarico sul cielo del pistone e testata con il risultato di un motore più pulito e meno bisognoso di manutenzione, non ultimo il costo minore della miscela.

Il carburatore di tipo automobilistico ha una farfalla completamente nuova rispetto a quelli fabbricati precedentemente.

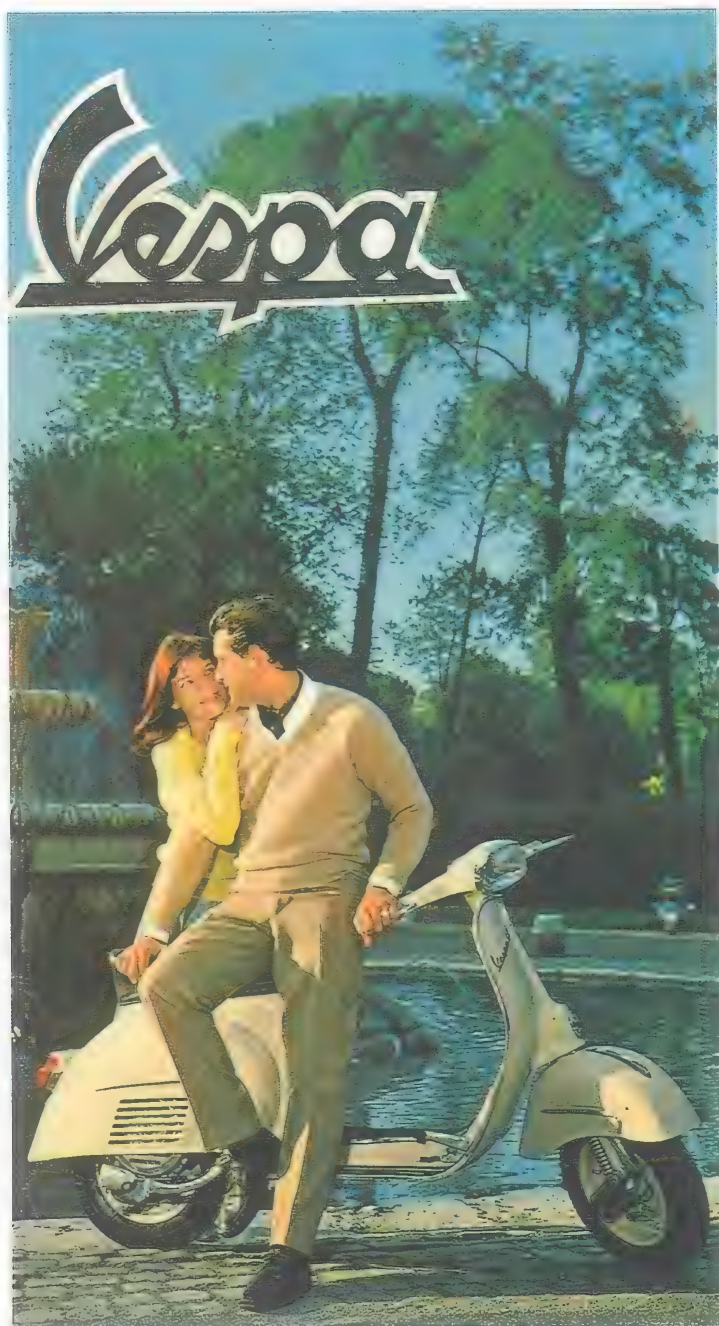
La soluzione con distribuzione rotante e lubrificazione al 2% si è protratta fino ai giorni nostri.





Vespa 50

Depliant pubblicitari anni '50

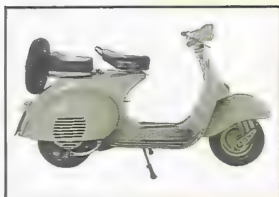


La Vespa prosegue il cammino: 1956-1964

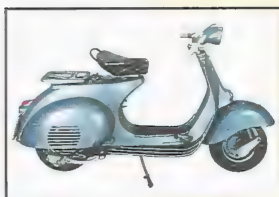
Le tappe "storiche"



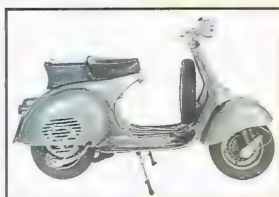
1956: Vespa 150 cc.
Esce dalla catena di montaggio di Pontedera la Milionesima Vespa



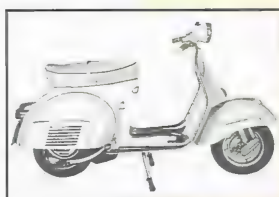
1958: Vespa 125 cc.
Nuovo telaio e motore per la Vespa 125



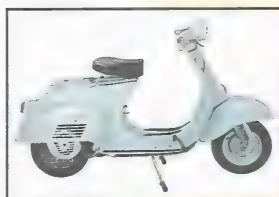
1959: Vespa 150 cc. VBA1
Motore a distributore rotante che consente di abbassare la percentuale dell'olio al 2%



1959: Vespa 150 cc. GS VS5
L'ultimo modello che chiude la serie delle mitiche "Gran Sport" dal colore grigio metallizzato



1962: Vespa 160 cc. GS
Nuovo modello GS, di colore bianco con importanti modifiche. È la prima Vespa con la ruota di scorta incorporata nella carrozzeria



1963: Vespa 50 cc.
Nasce il leggendario Vespino 50, la piccola-grande Vespa che porterà alla motorizzazione intera generazione di adolescenti.

1956

Vespa 125



1956
1957

Motore

Il carburatore è un modello Dellorto TA 18 E, il depuratore dell'aria è di dimensioni più grandi rispetto al modello del 1955.

Si torna a montare la leva dell'aria per favorire l'avviamento a freddo ed il cavo dell'aria non è più in filo armonico ma cavetto d'acciaio mul-

tifilo con guaina, fissato nel telaio con boccia e fermo in acciaio armonico di forma ad omega esterno.

Anche la leva dell'aria ha un nuovo disegno ed è posta sotto la sella, fermata dal bullone della molla anteriore della sella stessa.

La ventola e il copriventola sono di nuovo disegno come quelli della

Vespa 150 del 1955.

Telaio

Lo scudo anteriore assume una linea più avvolgente migliorando l'aerodinamica, la sella è più confortevole e di maggiori dimensioni rispetto al modello del 1955. Le molle biconiche sono verniciate



di un colore verde molto scuro e non sono più cromate come nel modello del 1954, con maniglia per passeggero e scritta "Vespa" sullo scudo dello stesso colore.

Il portapacchi mantiene lo stesso disegno, ma si allarga leggermente nella parte anteriore in corrispondenza degli attacchi.

Lo scudetto anteriore Piaggio, sempre del tipo economico in alluminio, è fermato con tre rivetti. Cambia l'attacco della ghiera faro anteriore.

Trattamenti galvanici

Zincatura: tutta la bulloneria esterna, cavalletto, molle e staffe, dadi, cerchi e ruote, molla sospensione anteriore, rondella boccolo messa in moto, leva aria.

Cromatura: manubrio e ghiera faro anteriore.

Lucidatura a specchio: leve freno/fri-



1956 1957

zione, cretina faro anteriore.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa, bulloneria motore.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Il numero del telaio è visibile come per gli altri modelli nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di

riscontro in gomma.

Il prefisso e il numero del motore sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

La produzione dello stesso modello prosegue nel 1957.

- 1 La nuova ghiera faro anteriore con linguetta di fissaggio allungata.
- 2 Leva dell'aria di nuovo disegno.
- 3 Nuovo profilo più aerodinamico dello scudo.





4 Ventola e copriventola di nuovo disegno si unificano al modello 150 del 1955.

1956 1957

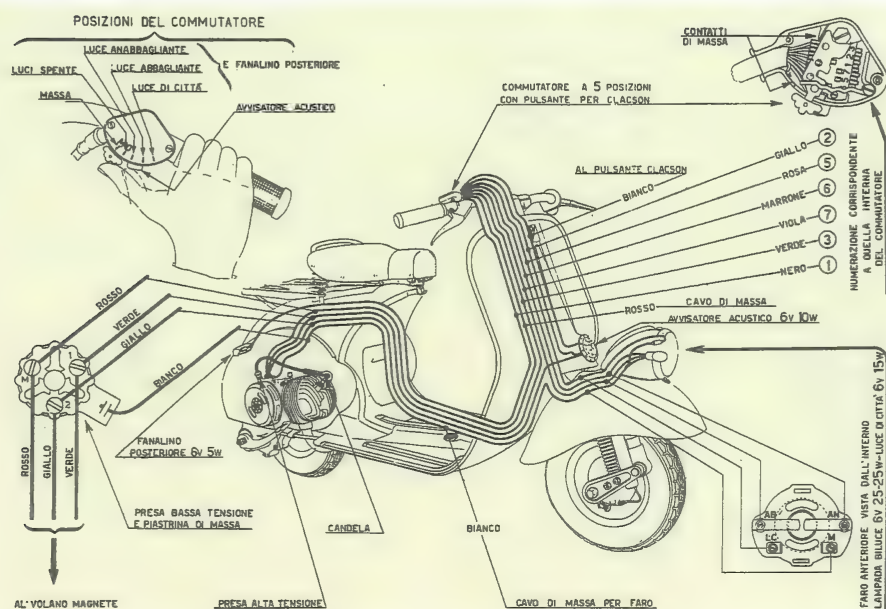
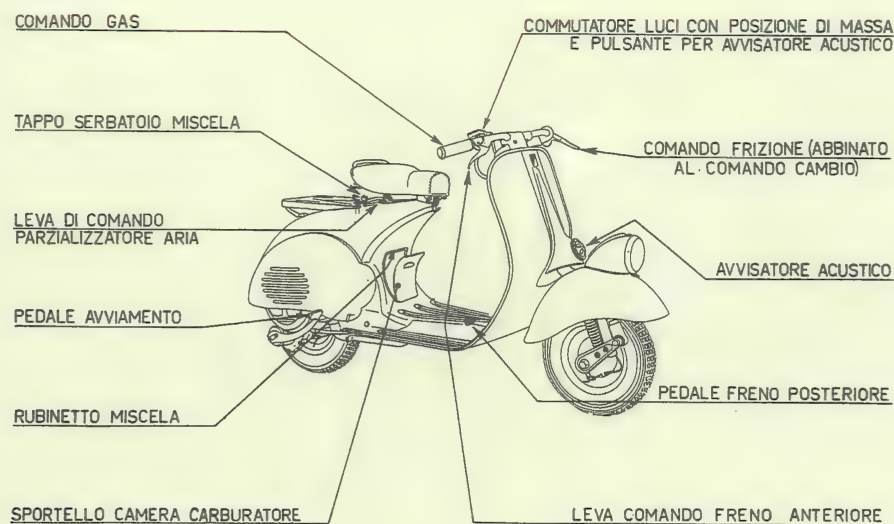
Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata mediante molla conica elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. La sospensione posteriore, a braccio oscillante porta motore e ruota, è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile e di ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale
Motore:	a due tempi con distribuzione a luci incrociate e pistone con deflettore
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm ³ 123,67
Rapporto di compressione:	1/6,5
Trasmissione:	il motore è collegato al braccio oscillante della sospensione posteriore e comanda direttamente la ruota attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	a pedale con leva sulla destra della moto
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con tasselli di sughero. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo bobina A.T. applicata sul volano magnete
Illuminazione:	l'energia elettrica è fornita in c.a. dal volano magnete a 6 poli (tensione nominale d'impianto 6 V) che alimenta i seguenti gruppi: proiettore anteriore con lampada biluce da 25/25 W e lampada per luce di città da 15 W (opportunamente schermata); fanalino posteriore a luce rossa (con catarifrangente abbinato) munito di lampada da 5 W. Avvisatore acustico
Freni:	ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra
Ruote:	intercambiabili hanno cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 8,2 l e dispositivo di riserva - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	2 l ogni 100 Km
Velocità massima:	70 Km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	770 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	940 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	86 Kg

Disegni tratti dal libretto
uso e manutenzione
originale.

1 Comandi.

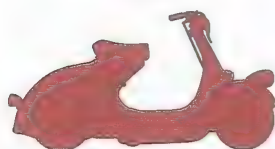
2 Schema impianto elettrico.



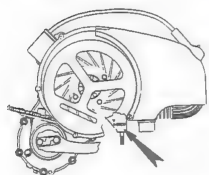
1956 1957 125



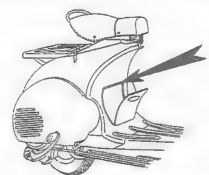
Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15081



Antiruggine:
Rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

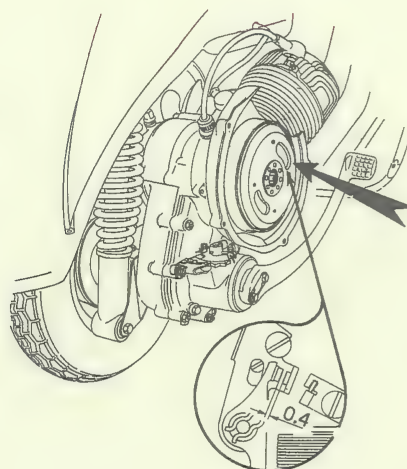


Posizione numero motore

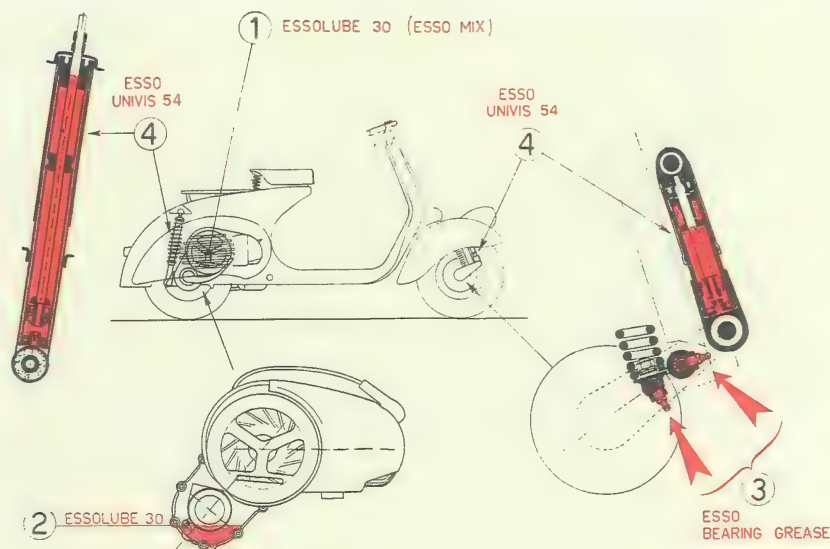


Posizione numero telaio

Dato matricolare
125/1956:
VN2T 050101
(inizio produzione)
VN2T 096569
(fine produzione)
Dato matricolare
125/1957:
VN2T 096570
(inizio produzione)
VN2T 0125600
(fine produzione)



Registrazione apertura puntine
platinate (mm 0,4).



Lubrificazione.

1956

Vespa 150



1956

Motore

Il motore conserva le stesse caratteristiche del modello precedente, fatta eccezione per il carburatore, un modello Dellorto TA 19 C per migliorare le regolazioni. Il filtro dell'aria è di nuovo disegno e di maggiori dimensioni. Il filo dell'aria non è più di acciaio armonico, ma multi-

filo con guaina, fissato al telaio con boccola e fermo esterno in acciaio armonico di forma ad omega. La leva dell'aria assume una nuova forma ed è ancorata sul bulloncino della molla anteriore della sella. La marmitta è di nuovo disegno. La batteria è di dimensioni più piccole per dare più spazio alla sacca porta attrezzi.

Telaio

Lo scudo anteriore rispecchia la linea del modello 125 dello stesso anno. Il faro cambia leggermente nella forma: la spia della luce di posizione è rotonda e di colore rosso.

Il contachilometri ha il fondo bianco. Il commutatore luci è completa-



mente nuovo ed è applicato sul manubrio con un supporto in fusione di alluminio, ha forme più arrotondate ed è verniciato dello stesso colore della Vespa.

Nella parte superiore del faro, tra gruppo ottico e ghiera, è inserita una piccola visiera con il marchio Siem.

Per la prima volta la sacca porta attrezzi è dotata di serratura con chiave. Nella parte anteriore del telaio, scudo interno, sono previsti due fori filettati da 8 mm con rinforzo interno per poter montare il supporto della ruota di scorta. Detti fori sono tappati con due viti in alluminio a testa bombata ben

visibili. La sella è di nuovo disegno, nonostante le dimensioni siano uguali a quelle della 150 del 1955, ed è più confortevole in quanto realizzata con un'unica molla centrale montata orizzontalmente. Questa molla può essere registrata in base al peso del guidatore.

Importante è la modifica all'im-



1956

pianto frenante, le dimensioni sono le stesse, ma per ottenere un maggiore raffreddamento i tamburi sono in alluminio con anello in ghisa. Quello anteriore presenta una dentatura lungo il perimetro per migliorare la dissipazione del calore. Le due gambe del cavalletto sono perfettamente diritte ed i

nuovi piedini hanno una battuta per attutire l'impatto con la pedana. I profili esterni delle pedane sono di nuovo disegno e nella parte posteriore curvano verso l'interno. Il claxon è cromato. Il coprimozzo anteriore è di alluminio lucidato. Il colore del telaio sella è lo stesso della Vespa.

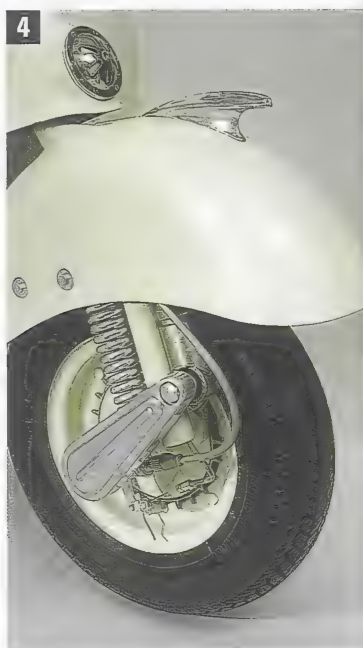
Trattamenti galvanici:

Cromatura: manubrio, ghiera faro, pedale freno, scritta Vespa, serratura sacca porta attrezzi, claxon.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Lucidatura a specchio: leva avviamento, leve frizione/freno, crestina parafango anteriore, manicotto supporto interruttore fari.

- 1 La nuova sella.
- 2 Il nuovo faro più allungato con la spia-luce di posizione rotonda e il contachilometri.
- 3 Dalla foto si può rilevare il nuovo cavalletto.
- 4 Particolare del nuovo tamburo freno, del coprimozzo, del claxon e della crestina sul parafango.
- 5 Predisposizione per il supporto della ruota di scorta.
- 6 Vista della molla registrabile della sella e leva dell'aria.



Zincatura: cavalletto, staffe e molle, bulloni, molle sospensione anteriore, rondella leva avviamento, dadi, cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molla ammortizzatore e staffa sospensione posteriore, tutta la bulloneria motore.

Il numero del telaio è sempre visibi-

le nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma. Il prefisso e numero del motore sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio del motore sulla traversa.

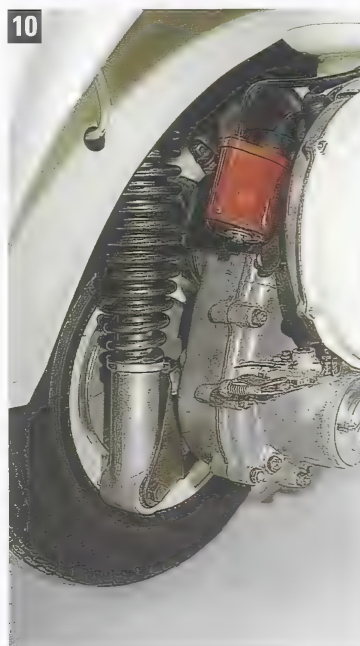


7 Portapacchi con le estremità allargate.


8 La nuova batteria, raddrizzatore e serratura di serie.

9 Il nuovo filtro dell'aria di maggiori dimensioni con dadi di fissaggio autobloccanti.

10 Vista dell'ammortizzatore posteriore selettore cambio, tappo livello olio e bobina A.T. esterna.



1956



PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150
(Telaio dal n. VL1T 1001 al n. VL2T 63001)

Mod. I. G. M. 405

1955

OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo mt. 1,165
Lunghezza massima » 1,70
Altezza minima dal suolo » 0,16
Altezza massima sedile » 0,79
Larghezza massima » 0,785
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 98

MOTORE

2 tempi
Numero dei cilindri 1
Alésaggio m/m 57
Corsa » 57
Cilindrata totale c. c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1' C. V. 5,4
Potenza fiscale » 3
Rapporto di compressione 6,3
Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A.T. esterna
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

Velocità massima : 82,9 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo : velocità media : 70,1 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" X 8".

FRENI

Del tipo ad espansione.
Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

Proiettore Ø 105 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W; tipo appr. I. G. M. n. 336.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W - catadiottero rosso posteriore.
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 7 Ah.

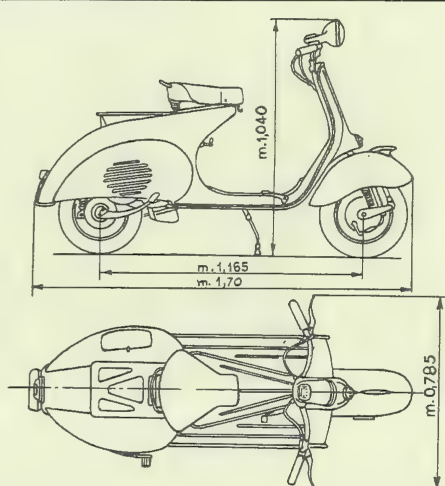
SERBATOIO


Capacità totale litri 6,25 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.).

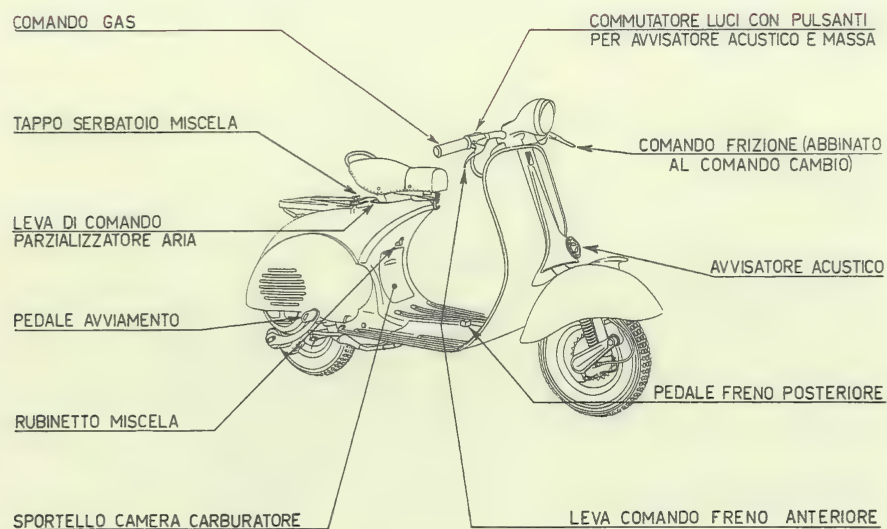
NOTA - Gli esemplari event. telaio col numero compreso fra "VL1T 1001", e "VL1T 17000", sono sprovvisti di batteria.



 <small>PIAGGIO & C. - S.p.A. GENOVA</small>	<p>MOTOCICLO VESPA 150 (Telaio dal n. VL3T 63101 al n. VL3T 132700)</p>	<p>1956</p>
<p>MODIFICHE APPROVATE DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON CIRCOLARE N. 570 DEL 29 - 12 - 1955 PROT. N. 9738 (22) 507/13, A PARTIRE DAGLI ESEMPLARI DI PRODUZIONE 1956</p>		
<p>TELAIO</p> <p>Larghezza massima del veicolo mm. 770</p> <p>MOTORE</p> <p>Carburatore Dell'Orto MA 19 Frizione Ø 104 mm.</p> <p>FRENI</p> <p>Tamburi dei freni elettati</p> <p>SERBATOIO</p> <p>Capacità totale: litri 8,2 di miscela benzina-olio</p>	<p>IMPIANTO ELETTRICO</p> <p>Proiettore Ø 105 tipo appr. I. G. M. n. 1342</p>	

Caratteristiche

1

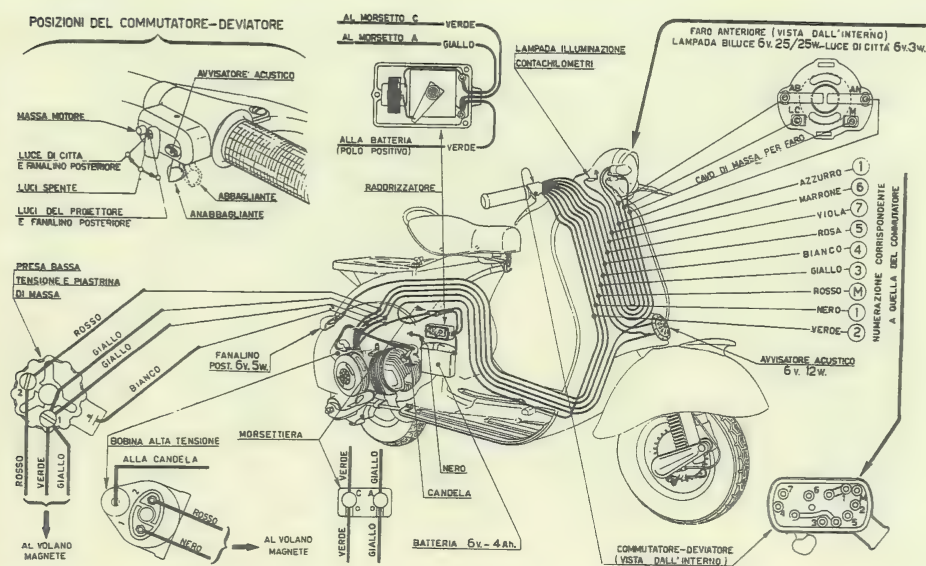


Disegni tratti dal libretto
uso e manutenzione
originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

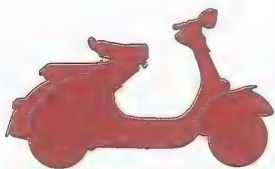
2



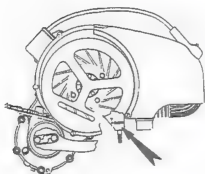
1956 150



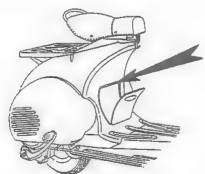
Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15081



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

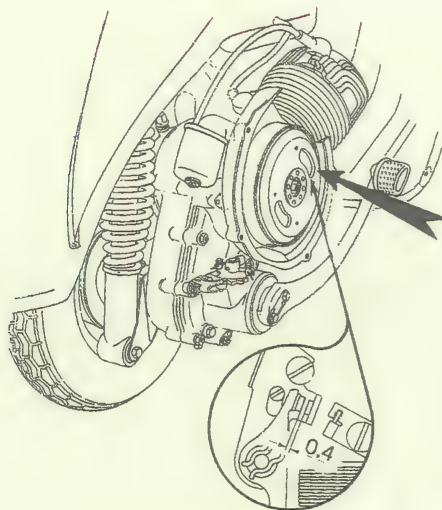


Posizione numero motore

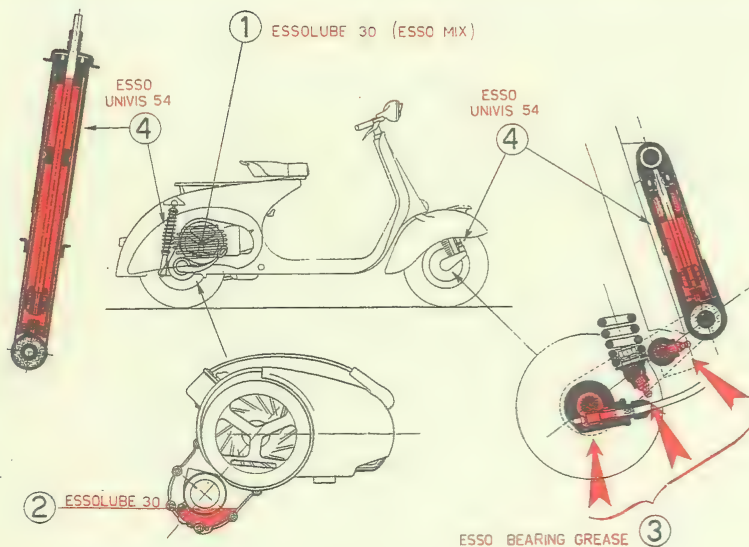


Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VL2T 17001
(inizio produzione)
VL2T 93101
(fine produzione)
VL3T senza nessuna
variazione di rilievo 93102
(inizio produzione)
VL3T 132737
(fine produzione nel 1957)



Registrazione apertura puntine
platinate (mm 0,4).



Lubrificazione.

1956

Vespa **150GS**



1956

Motore

A differenza del modello precedente, l'accensione è a spinterogeno (alimentata dalla batteria).

Il collettore della marmitta di scari-co è fissato al cilindro con una ghiera in alluminio. Il carburatore è lo stesso ma cambia la regolazione e il getto di max da 100 diventa 103.

Telaio

Tutti i fili vengono collocati internamente al manubrio e al piantone del telaio che si presenta di maggiori dimensioni.

Lo scudo viene rifinito con due bordi in acciaio inox lucidato a specchio.

La sella è più confortevole: il serba-

toio è allo stesso livello della scocca e permette un'escursione maggiore delle molle sella.

Il colore della sella è blu scuro.

La serratura della sacca porta attrez-zi è montata di serie come il porta-targa in alluminio con bordo esterno che fa da cornice.

Il manubrio ha un nuovo disegno.



La spia delle luci di posizione è rossa, il contachilometri ha il quadrante bianco.

Cambia l'interruttore del faro con chiave piatta a tre posizioni: verso destra avviamento, luci di città e anabbagliante/abbagliante. Estrema sinistra luci di posizione.

Pulsante claxon e devioluce sul lato

destro di marca Siem.

Visiera marcata Siem sul faro.

Trattamenti Galvanici

Cromatura: ghiera del faro, pedale freno, dado quadro accensione, serratura porta attrezzi, moschettoni e anelli di aggancio maniglia sella.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Zincatura: cavalletto, molle staffe, molle sospensione anteriore, dadi cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del blocco messa in moto, staffe fissaggio batteria.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla staffa, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.

Lucidatura a specchio: leva freno e

150GS



1956

leva frizione, manicotti manubrio, leva messa in moto, cretina para-fango anteriore.

Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.

Il prefisso e il numero di motore

sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

- 1** Portatarga in alluminio fornito di serie.
- 2** Particolare del gancio fissaggio cofano.
- 3** Vista dall'alto del manubrio e trave centrale.






4 Vista del motore GS.

1956

MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 3568 (22) 509/13 DEL 7-5-1956	
Denominazione: VESPA 150 G.S. mod. 56	
a partire dal n. di telaio VS2T 0013301	
TELAIO	IMPIANTO ELETTRICO
Manubrio con comandi incorporati	Illuminazione contachilometri con lampada da 6 V - 1,5 W.
MOTORE	SERBATOIO
Rapporto di compressione: 6,5.	Capacità totale: litri 9,5 di miscela benzina-olio.
Accensione: distributore nel volano magnetico con alimentazione dalla batteria.	
Silenziatore: con collegamento al cilindro mediante ghiera filettata.	
MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 45/2243/2 DEL 14 GENNAIO 1957	
a partire dal n. di telaio VS3T 0023311	
MOTORE	SILENZIATORE
Potenza massima effettiva (motore completo di filtro dell'aria e silenziatore): cv. 7,8 al numero di giri 7000/1'.	Numero di giri per controllo: 7000/1'.
	IMPIANTO ELETTRICO
	Lampada per luce rossa posteriore e illuminazione fari: 6 V - 3 W.



PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150 G. S.

Mod. I. G. M. 405

OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 413 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo	mt. 1,180
Lunghezza massima	> 1,700
Altezza minima dal suolo	> 0,160
Altezza massima sedile	> 0,800
Larghezza massima	> 0,700
Peso in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 111

MOTORE

2 tempi	
Numero dei cilindri	1
Alésaggio	m/m 57
Corsa	> 57
Cilindrata totale	c. c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 7500 giri/1'	c. v. 8
Potenza fiscale	> 3
Rapporto di compressione	7
Accensione a volano magnetico tipo Piaggio con bobina A. T. esterna	
Lubrificazione a miscela	
Avviamento a pedale	

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 4 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 14,72
2ª Velocità	1 : 10,28
3ª Velocità	1 : 7,61
4ª Velocità	1 : 5,84
Velocità massima: 101 Km/ora	
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 79 Km/ora.	

RUOTE

Diametro cerchi 10" - Misura pneumatici 3,50" X 10".

FRENI

Del tipo ad espansione. - Tamburi (Ø mm. 150 - larghezza mm. 24) muniti di alettatura per il raffreddamento con comando a leva sul manubrio (anteriore) e comando a pedale (posteriore).

IMPIANTO ELETTRICO

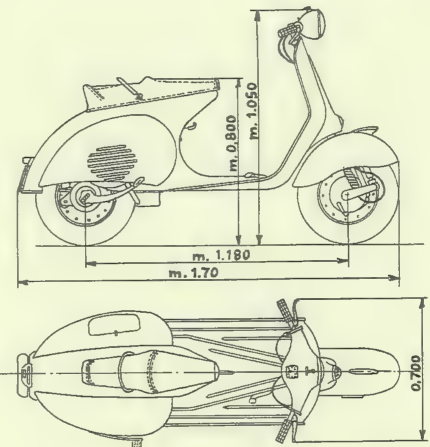
Proiettore Ø 115 con lampada biluc da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W. Tipo appr. I. G. M. n. 1194.
Fanale posteriore a luce rossa e illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W.
Catadiotiro rosso posteriore.
Avvisatore acustico.
Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 12 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 12 di miscela benzina-olio.

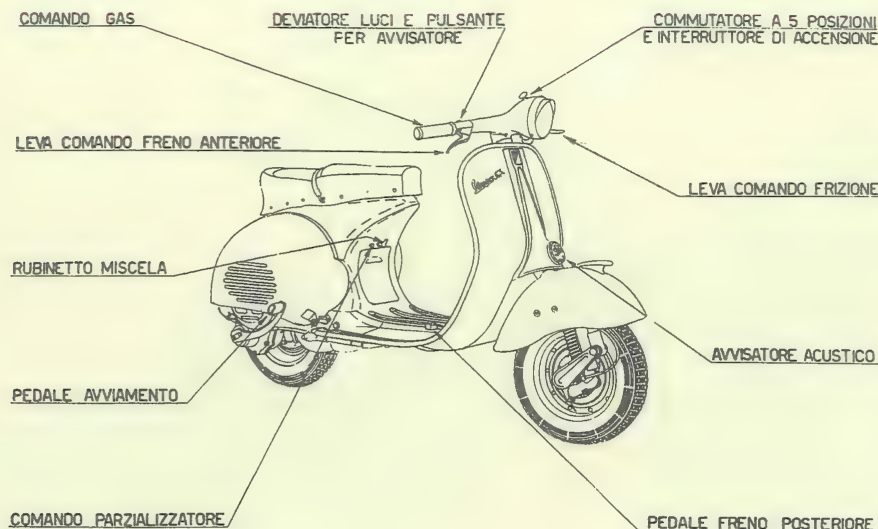
CONSUMO

Litri 2,86 di miscela per 100 Km. (norme C.U.N.A.)



Caratteristiche

1

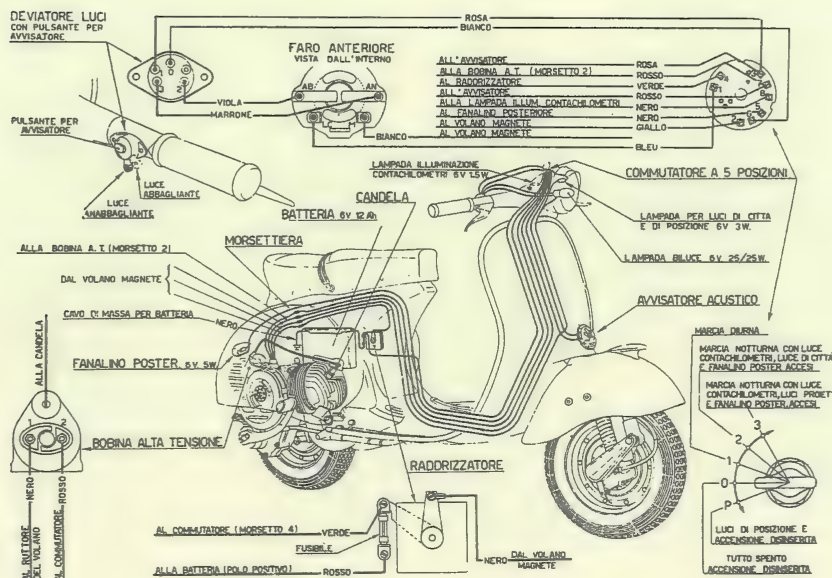


Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

2



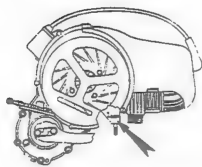
1956 150GS



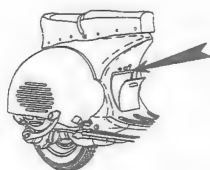
Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

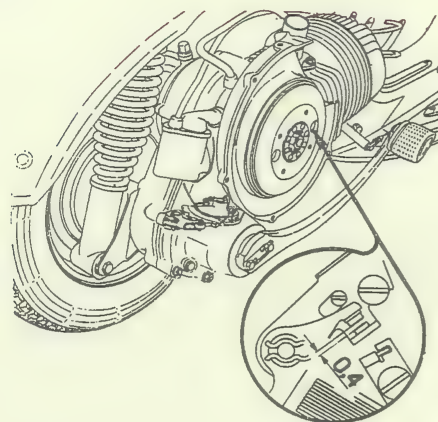


Posizione numero motore

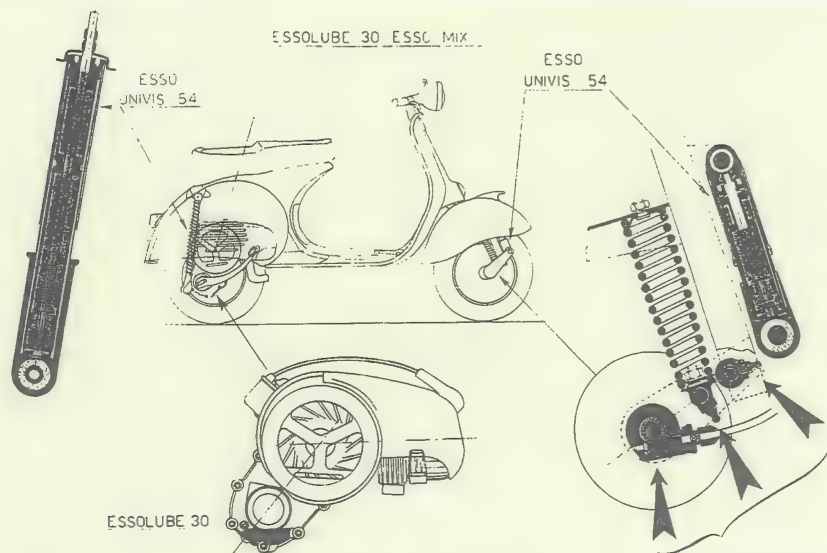


Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS2T 0013301
(inizio produzione)
VS2T 0023310
(fine produzione)



Registrazione apertura puntine
platinato (mm 0,4).



Lubrificazione.

1957

Vespa 150



1957
1958

Motore

Il motore rimane invariato rispetto al modello VL3M, il carburatore viene sostituito con un Dellorto MA19D.

Telaio

Questo modello presenta delle modifiche sostanziali alla carrozzeria.

Nella parte anteriore interna (piantone sterzo) il telaio si allarga per poter alloggiare i comandi racchiusi nel manubrio che diventa di fusione (simile al modello GS). Il faro (Ø 115 mm) monta una ghiera

cromata con marchio Siem, come il comando posizioni luce, claxon e massa. Il colore del coperchio è lo stesso della carrozzeria e si raccorda con la parte del manubrio in alluminio lucidato.

Nella parte bassa del piantone di sterzo sono presenti i fori filettati da 8 mm, come nel modello 150 del-



l'anno precedente.

La sella a sbalzo è di colore blu scuro come la maniglia passeggero, che è di metallo ricoperta di plastica.

La scritta Vespa è cromata.

Il contachilometri ha la stessa forma e gli stessi colori del modello GS del 1956, però è scalato a 90 Km/h.

La produzione dello stesso modello prosegue nel 1958.

Trattamenti Galvanici

Cromatura: ghiera del faro anteriore, pedale freno, serratura porta attrezzi.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Zincatura: cavalletto molle staffe,

molle sospensione anteriore, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella boccolo messa in moto.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla staffa, bulloneria motore.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva



1957
1958

messa in moto, fregio parafango anteriore.

Il numero del telaio è visibile come per gli altri modelli nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.

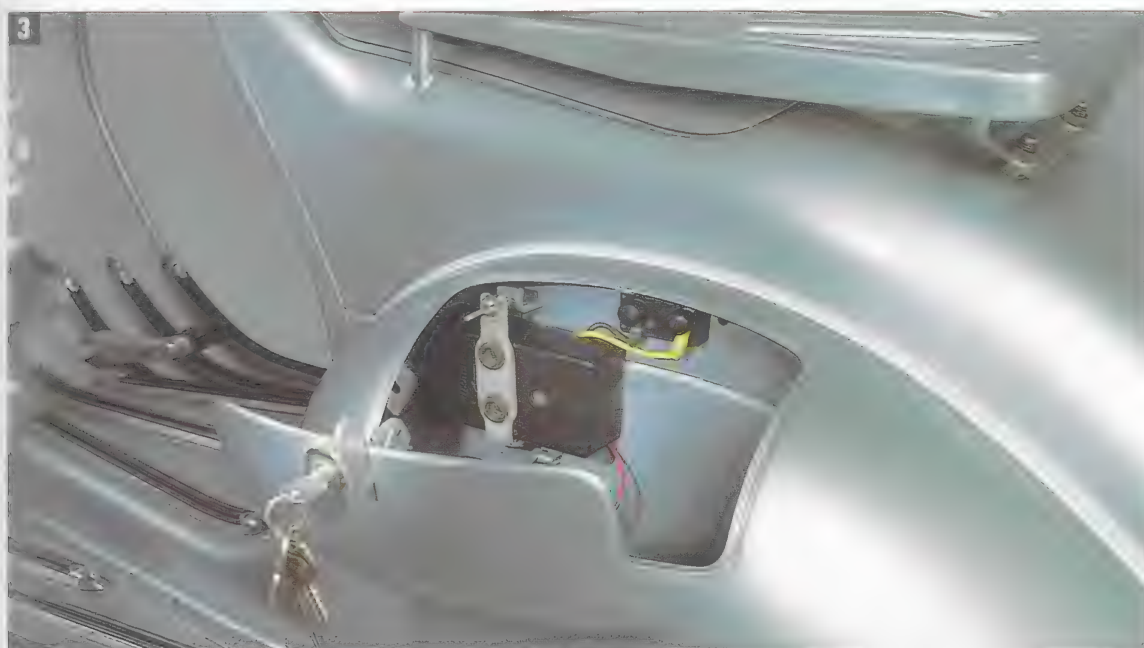
Il prefisso e il numero del motore sono situati sulla fusione del carter

sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1 Il nuovo commutatore luci e contachilometri.

2 Particolare della sella.






3 Vista del raddrizzatore per la ricarica della batteria.

1957 1958

Caratteristiche




PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150

(A partire dal telaio n. VBIT 1001)

Mod. I. G. M. 405

1957



OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo	mt. 1,165
Lunghezza massima	> 1,70
Altezza minima dal suolo	> 0,16
Altezza massima sedile	> 0,79
Larghezza massima	> 0,730
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg.	98

MOTORE

2 tempi	
Numero dei cilindri	1
Allesaggio	m/m 57
Corsa	> 57
Cilindrata totale	c.c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	C. V. 5,4
Potenza fiscale	> 3
Rapporto di compressione	6,3
Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna	
Lubrificazione a miscela	
Avviamento a pedale	

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1 ^a Velocità	1 : 12,2
2 ^a Velocità	1 : 7,46
3 ^a Velocità	1 : 4,73
Velocità massima: 82,9 Km / ora	
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 70,1 Km / ora.	

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" x 8".

FRENI

Del tipo ad espansione - Tamburi alettati.
Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALEZIONI

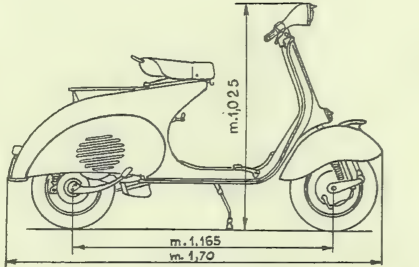
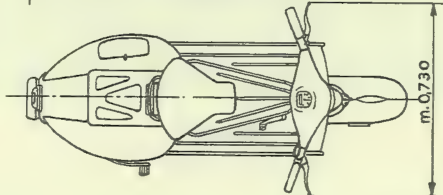
Proiettore Ø 115 con lampada bifilare da 6 V - 25 / 25 W e lampada 6 V - 1,5 W: tipo appr. I. G. M. n. 1194.
Fenale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 3 W - catadiottero rosso posteriore.
Contachilometri con lampada illuminazione quadrante 6 V - 1,5 W.
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 4 Ah.

SERBATOIO

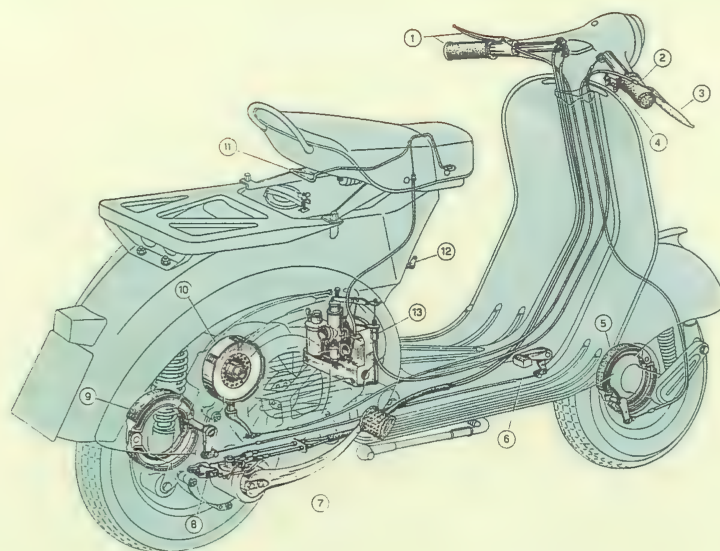
Capacità totale litri 8,2 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.).

1



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Manopola comando gas - 3. Leva freno anteriore - 4. Commutatore de/iatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale avviamento - 7. Settore cambio - 8. Ceppi freno post. - 9. Frizione - 10. Comando parzializzatore - 11. Rubinetto miscela - 12. Carburatore e depuratore.

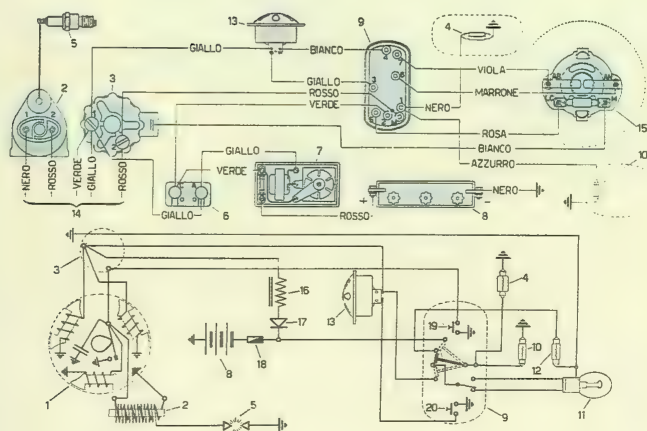
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

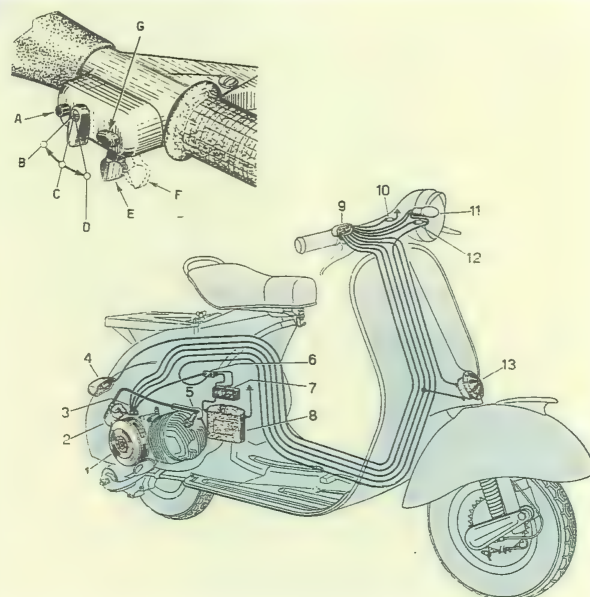
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



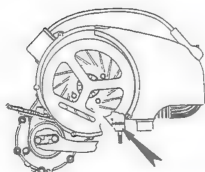
1957 1958 150



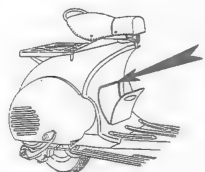
Colore:
Grigio azzurro
metallizzato
Codice Max Meyer:
15028



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

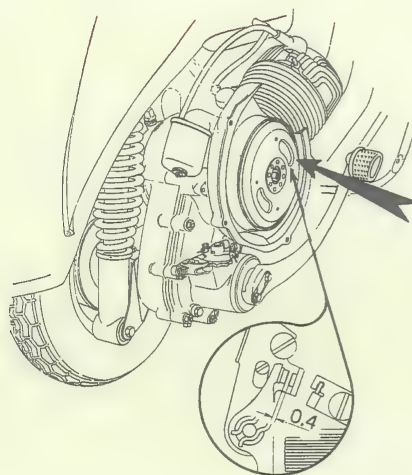


Posizione numero motore

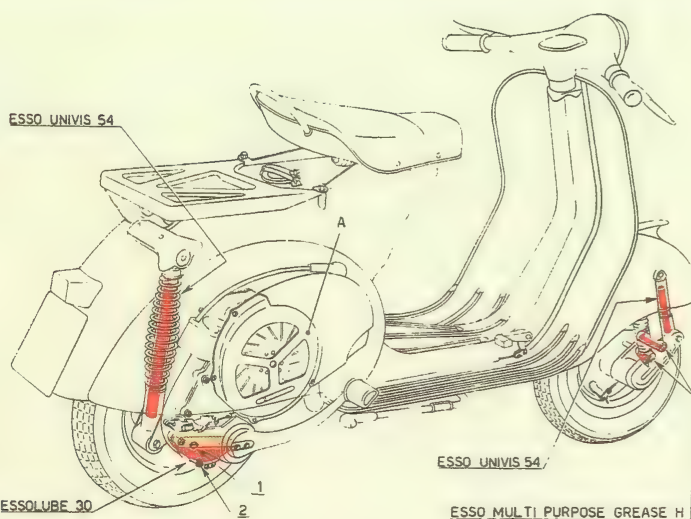


Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VB1T 1001
(inizio produzione)
VB1T 99700
(fine produzione)



Registrazione apertura puntine
platinato (mm 0,4).



A: Motore lubrificato dalla miscela - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1957

Vespa **150GS**



1957

Motore

Non ci sono modifiche rispetto al modello precedente, anche il carburatore è lo stesso con un getto max da 103.

La batteria, creata appositamente per i modelli GS, è molto piatta per poter esser collocata all'interno della sacca porta attrezzi, fissata al

telaio grazie ad un apposito supporto. È chiamata anche batteria a "libro", perché ne ricorda la forma.

Telaio

Invariato rispetto al modello 150GS del 1956.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera del faro anteriore, pedale freno, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi, moschettoni e anelli di aggancio maniglia sella.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Zincatura: cavalletto, molle e staffe, molla sospensione anteriore,



dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del boccolo messa in moto, staffe fissaggio batteria.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molle staffa, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva

messa in moto, crestina parafango anteriore.

Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.

Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter,

sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

I dati tecnici sono gli stessi del modello 150GS del 1956.

La ruota di scorta montata sulla Vespa è un accessorio.

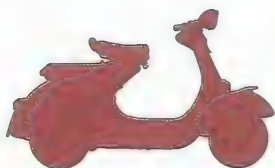
150GS



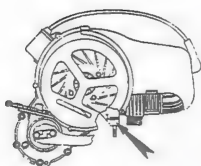
1957 150GS



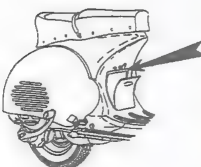
Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

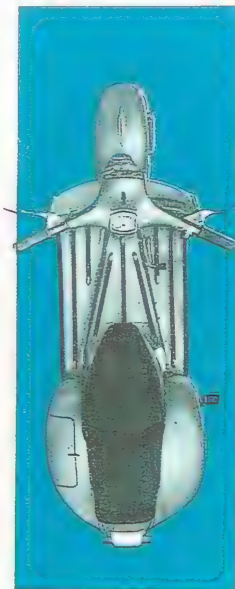
Dato matricolare:
VS3T 0023311
(inizio produzione)
VS3T 0035310
(fine produzione)

**LO SCOOTER PIÙ SILENZIOSO
E DI IMPIEGO PIÙ ECONOMICO**

Agenzia FILIPPINI - Mantova

Via Curtatone e Montanara 58 - Tel. 27-26

ORGANIZZAZIONE DI VENDITA
con Stazioni di servizio in Provincia



L. 178.000 fl.	Contanti	6 x 24.800	12 x 12.675	18 x 9.450
Anticipo ..	51.500	15.850	15.850	10.700
Consegna ..	137.299	33.389	34.857	28.619
Importo eff. ..	—	148.800	152.100	170.100
Totale ..	188.799	198.039	202.807	209.419

Vespa G.S.

MOTORE: a 2 tempi - 150 cc. - 8 CV.

CAMBIO: a quattro velocità.

ALIMENTAZIONE: a gravità con miscela benzina/olio - capacità del serbatoio litri 9,5 compresa riserva.

TELAIO: a guscio in lamiera di acciaio stampata.

RUOTE: intercambiabili; pneumatici da 3,5 x 10" a bassa pressione.

IMPIANTO ELETTRICO: Accensione: a spinterogeno mediante bobina di alta tensione alimentata da batteria. Illuminazione: alimentata da due

bobine B.T. del volano-magnete, in c.c. attraverso raddrizzatore e batteria (luci di posizione e claxon) ed in c.a. direttamente (altre luci).

VELOCITÀ: 100 Km. all'ora.

CONSUMO: 3 litri ogni 100 chilometri.

PESCO: Kg. 104.

Depliant pubblicitario del modello 150GS del 1959 (VS5) che sarà l'evoluzione finale dei modelli 150GS.

1958

Vespa 125



1958

Motore

Il motore di nuovo disegno è completamente diverso dai modelli precedenti, più compatto, la traversa motore è incorporata nel carter.

Il carburatore, un Dellorto UA16S1, è collocato sopra il cilindro, il filtro dell'aria è all'interno di una scatola di facile smontaggio e l'aspirazione

avviene attraverso il telaio, a cui è collegato tramite un soffiello in gomma.

Il selettore del cambio di nuovo disegno e di semplice montaggio, è protetto da un coperchino di lamiera per ripararlo dalla polvere e da colpi esterni.

La leva della messa in moto in allu-

minio, è calettata direttamente su un albero che fuoriesce dal carter e agisce tramite un settore dentato ed una ruota dentata ad innesto sull'ingranaggio multiplo del cambio. Il volano magnete è di nuovo disegno come la ventola di raffreddamento.



Telaio

Rivoluzionario il telaio che diventa più leggero e più stretto. Per la prima volta la classica carrozzeria portante della Vespa è realizzata con la congiunzione di due semigusci in lamiera, la cui saldatura centrale crea un rinforzo, come una modanatura gradevole che segue la

linea del telaio. Questa soluzione viene adottata da ora in poi su tutti i modelli successivi.

Il cofano motore, fissato in due punti con chiusura a levetta rapida, è completamente asportabile.

Il manubrio con comandi completamente interni, è chiuso con due semigusci in lamiera stampata che

consentono l'accesso ai vari comandi. Nuovo anche l'impianto elettrico a circuito chiuso realizzato in esclusiva da Piaggio.

Il parafango anteriore è formato da due pezzi saldati al centro e riprende la parte posteriore del telaio.

I tamburi sono in alluminio con anello interno in ghisa.



1958

La sella a sbalzo è di colore verde scuro. Il porta pacchi è di nuovo disegno e più piccolo rispetto ai precedenti.

La maniglia passeggero ricoperta in plastica è verde scuro come il coprisella. La scritta "Vespa" è blu molto scuro.

I listelli e i puntalini della pedana

sono più stretti rispetto alla Vespa 125 del 1957.

Questo modello è stato realizzato con due prefissi di telaio e in due colori diversi.

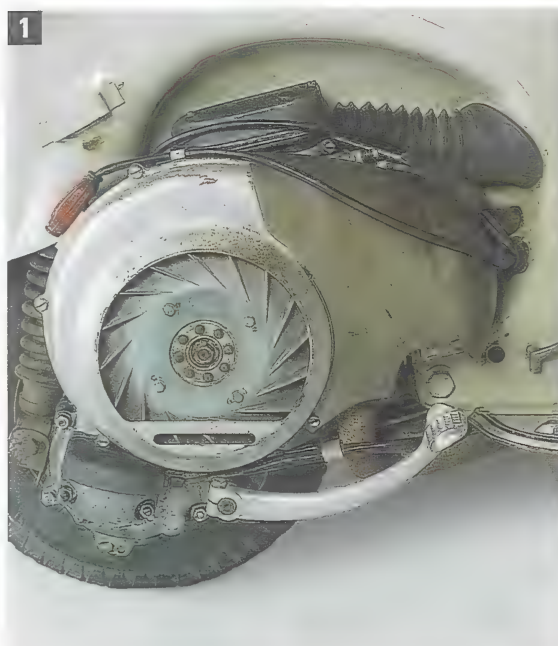
Trattamenti Galvanici

Cromatura: ghiera faro.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, cretina paarfango.

Zincatura: cavalletto e staffe, dadi cerchi e ruote, molla sospensione anteriore, leva aria, bullone supporto motore anteriore, bulloneria esterna.

- 1 Nuovo motore da cui si può rilevare il nuovo volano.
- 2 Vista del selettore cambio e del nuovo sistema di attacco ammortizzatore posteriore. Carter motore.
- 3 Vista del tappo serbatoio con la classica targhetta di avvertenza: "Usare miscela al 5%"
- 4 Vista della decalcomania con le norme di rodaggio.



Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, cuffia copricilindro, bulloneria motore, molla cavalletto. Il numero telaio è posizionato nella parte posteriore sinistra del telaio in basso, sotto la sacca porta attrezzi. Il numero motore si trova sulla traversa motore lato destro ad altezza dello scarico.



5 Carburatore con nuovo depuratore aria.

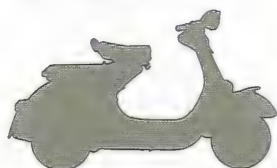
6 Vista del manubrio con predisposizione alloggiamento contachilometri.

7 Coperchio della Vespa VNA1, senza alloggiamento per il contachilometri.

8 Manubrio aperto con vista dei comandi.

1958

VNA1



Colore:
Grigio

Codice Max Meyer:
15046

Copriventola

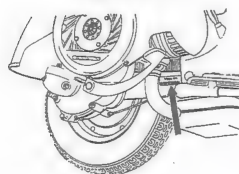
Colore:
Alluminio

Codice Max Meyer:
1.268.0983

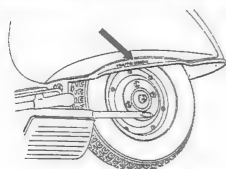


Antiruggine:
Grigia

Codice Max Meyer:
8012M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio


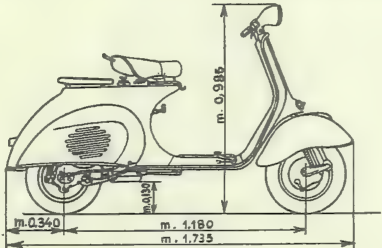
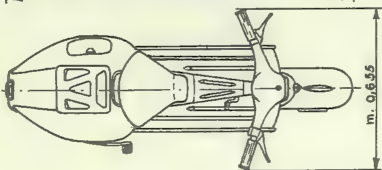
Dato matricolare:

VNA1 01001

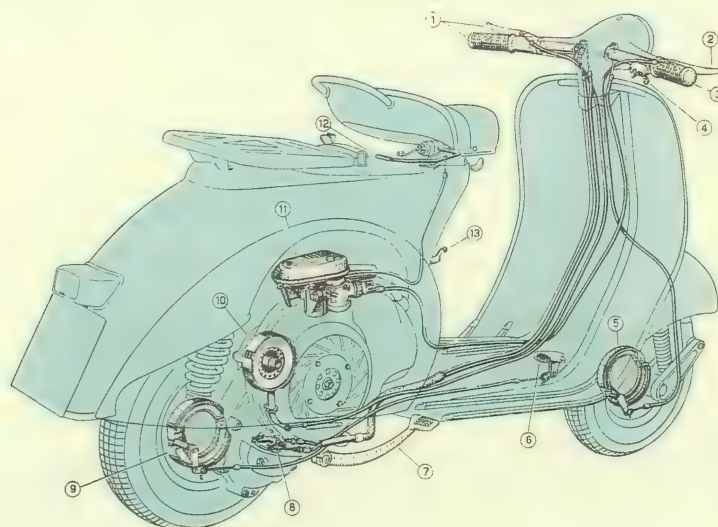
(inizio produzione)

VNA1 068031

(fine produzione)

 PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA	MOTOCICLO LEGGERO VESPA 125 N Telaio marchio VNA 1T Telaio del numero 01001	Mod. I. G. M. 405 1957 X								
OMOLOGATO DALL'ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 701/57/O DEL 1 - 10 - 1957										
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>TELAIO marchio VNA 1T (dal n. 01001)</p> <ul style="list-style-type: none"> Passo mt. 1,180 Lunghezza massima » 1,735 Altezza minima dal suolo » 0,130 Altezza massima » 0,985 Larghezza massima » 0,655 <p>« Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 87</p> <p>« Osti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia</p> <p>« Il poggiatesta è costituito dalla pedana</p> <p>MOTORE</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 tempi Numero dei cilindri 1 Allesaggio m/m 54 Corsa » 54 Cilindrata totale c. c. 123,7 Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1' C. V. 4,5 Potenza fiscale » 2 Rapporto di compressione 6,5 Accensione a magnete volano tipo Piaggio Lubrificazione a miscela Avviamento a pedale <p>INNESTO A FRIZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> A dischi multipli Comando mediante leva sul manubrio <p>CAMBIO DI VELOCITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> A 3 marce con selettore a mano sul manubrio <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">MARCE</th> <th style="text-align: left;">RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1ª Velocità</td> <td>1 : 12,2</td> </tr> <tr> <td>2ª Velocità</td> <td>1 : 7,6</td> </tr> <tr> <td>3ª Velocità</td> <td>1 : 4,85</td> </tr> </tbody> </table> <p>Velocità massima: 75 Km / ora 1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 68 Km / ora.</p> <p>RUOTE</p> <ul style="list-style-type: none"> « Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" x 8". <p>FRENI</p> <ul style="list-style-type: none"> « Del tipo ad espansione. « Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio. « Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale. <p>IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALEZIONI</p> <ul style="list-style-type: none"> « Proiettore Ø 105 con lampada bilux da 6 V - 25 / 25 W e lampada 6 V - 3 W: tipo appr. I. G. M. n. 1242. « Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 3 W - Catadiotro rosso posteriore. « Avvisatore acustico - Alternatore (volano magnete). <p>SERBATOIO</p> <ul style="list-style-type: none"> « Capacità totale litri 7,70 di miscela benzina-olio. <p>CONSUMO (Secondo le norme C. U. N. A.)</p> <ul style="list-style-type: none"> « Litri 2 di miscela per 100 Km. </div> <div style="width: 50%;">   </div> </div>			MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA	1ª Velocità	1 : 12,2	2ª Velocità	1 : 7,6	3ª Velocità	1 : 4,85
MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA									
1ª Velocità	1 : 12,2									
2ª Velocità	1 : 7,6									
3ª Velocità	1 : 4,85									

1



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

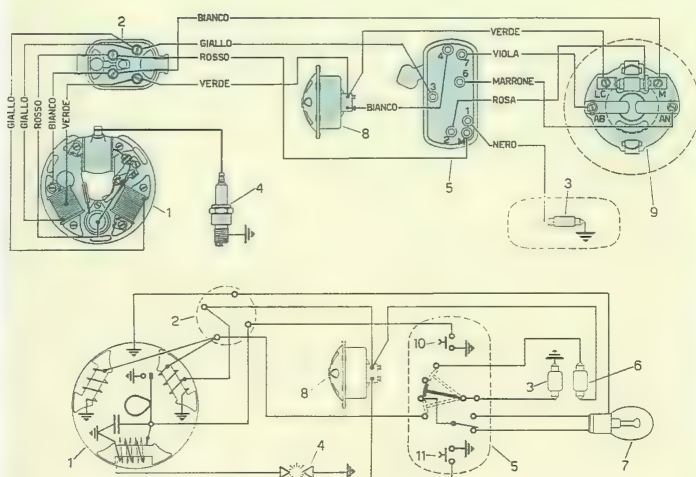
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

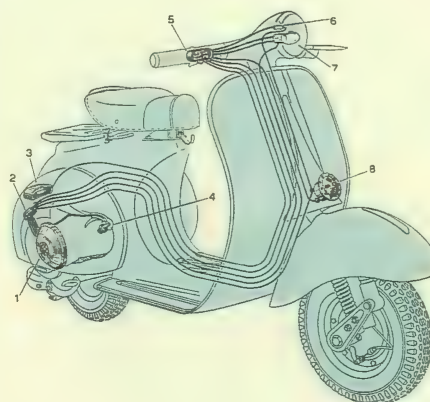
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3

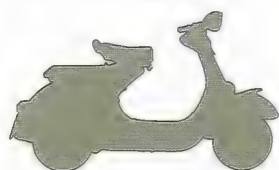


Didascalie Figg. 10 e 11

1. Volano magnete - 2. Presa B.T. - 3. Fanalino posteriore (lampada da 6V - 3W) - 4. Candela - 5. Commutatore - deviatore - 6. Lampada luce città 6V - 3W - 7. Lampada luce 6V - 25/25W - 8. Avvisatore acustico - 9. Faro anteriore (vista dall'interno) - 10. Pulsante per massa motore - 11. Pulsante per avvisatore acustico.

1958 125

VNA2



Colore:

Grigio beige chiaro

Codice Max Meyer:

15099

Copriventola

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

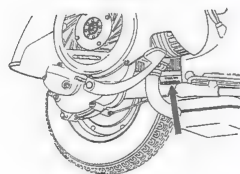


Antiruggine:

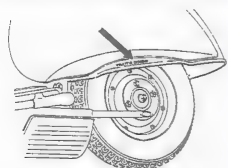
Grigia

Codice Max Meyer:

8012M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

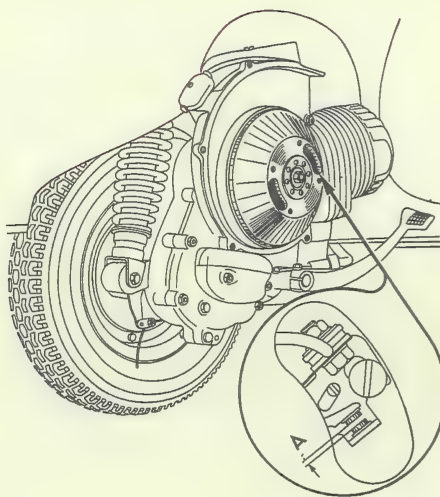
Dato matricolare:

VNA2 68032

(inizio produzione)

VNA2 116431

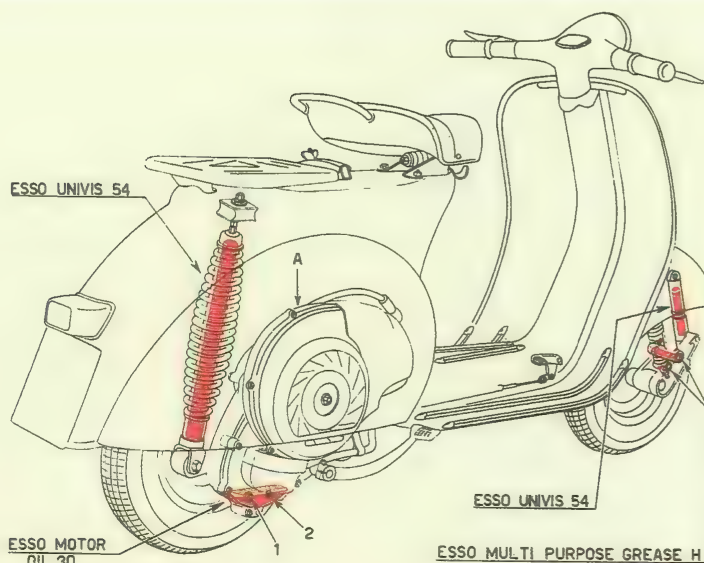
(fine produzione)



4

A - L'apertura massima delle puntine deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm

Registrazione apertura puntine platinat.



5

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 5% — 1. Tappo carico olio — 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1958

Vespa **150GS**



1958

Motore

Dal numero di motore VS4M 0045976 viene montato un nuovo carburatore Dellorto UB23S 3 mentre il getto del massimo rimane invariato, il getto del minimo è minore di 10 punti e corrisponde a 40.

Telaio

È lo stesso della 150GS del 1957. Per adeguarsi alle norme del nuovo codice della strada, viene montato un nuovo fanalino con incorporata nella parte superiore la luce dello stop con il trasparente di colore giallo.

L'interruttore dello stop, del tipo a

lasciare, è molto piccolo e di colore grigio, montato davanti al pedale del freno che è in fusione di alluminio e lucidato a specchio.

Nella parte anteriore del pedale c'è una protuberanza che agisce sull'interruttore.

Il gancio fissaggio cofano motore in questo modello è in alluminio e ha



una forma curva per lo sgancio rapido. Da inizio produzione viene fatta una modifica ai freni posteriori: le ganasce vengono montate su due perni separati per evitare le vibrazioni ed il fastidioso stridio.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera faro anteriore, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Zincatura: cavalletto, molle e staffe, molla sospensione anteriore, dadi, cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella boccolo messa in

moto, staffe fissaggio batteria.

Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva freno a pedale, leva messa in moto, crestina parafango anteriore.

Il numero del telaio è visibile come

150GS

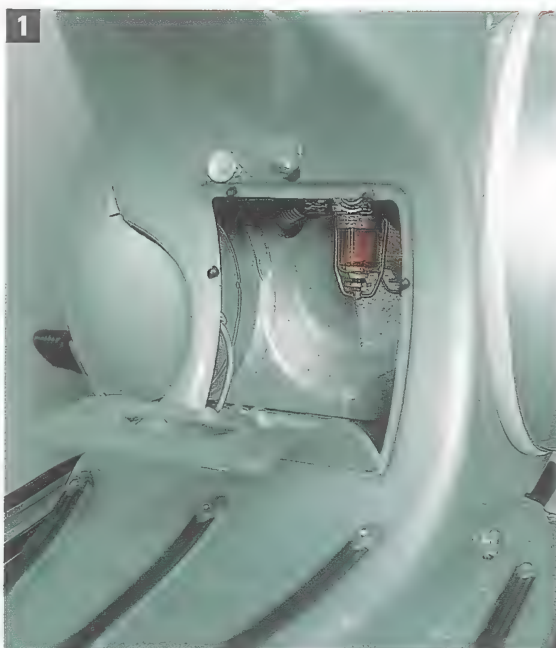


1958

per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.

Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

- 1 Vista dello sportello aperto: decantatore e rubinetto benzina, leva aria e rubinetto benzina.
- 2 Gancio con molle fissaggio borsa attrezzi in dotazione.
- 3 Fanalino con stop.
- 4 Interruttore stop e nuovo pedale freno.





5 Leva fissaggio cofano motore.



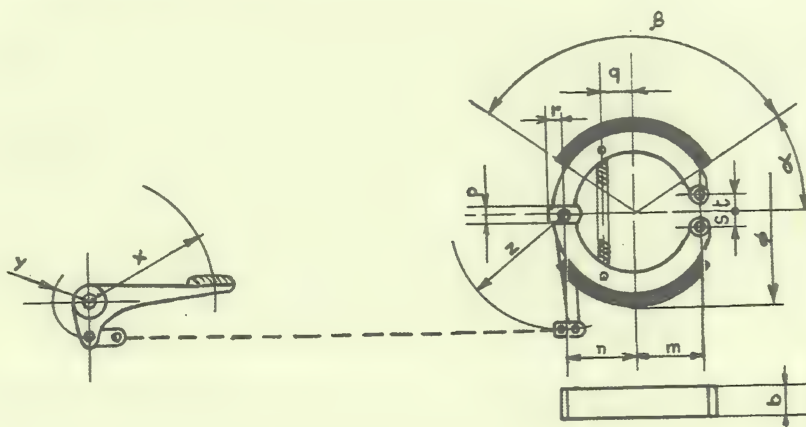
6 Vista della batteria, del raddrizzatore e delle staffe di fissaggio.

Caratteristiche

MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 6709/2243/2 DEL 25 NOVEMBRE 1957

a partire dal n. di telaio VS 4 T 0035311

FRENO RUOTA POSTERIORE

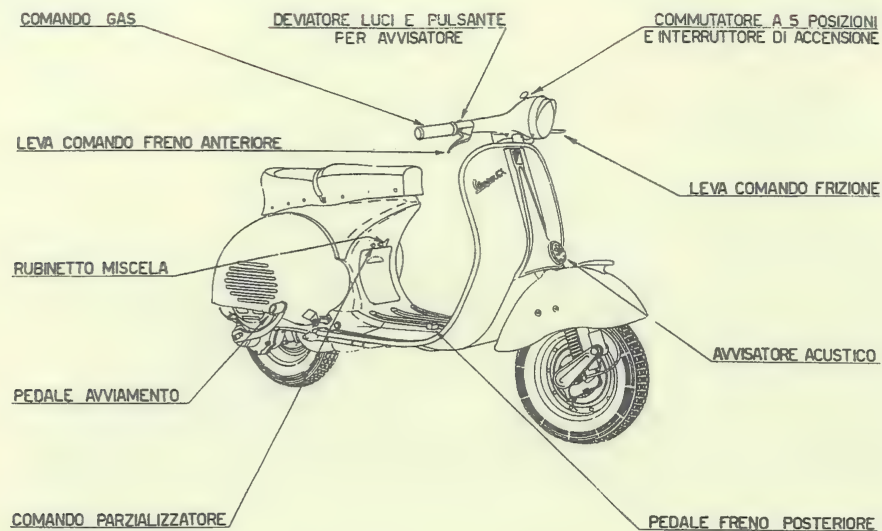


$m = 51 \text{ mm.}$	$y = 34 \text{ mm.}$	$p = 6 \text{ mm.}$	$\phi = 150 \text{ mm.}$
$n = 52,5 \text{ mm.}$	$q = 35 \text{ mm.}$	$r = 10,5 \text{ mm.}$	$\alpha = 30^\circ$
$x = 100 \text{ mm.}$	$b = 24 \text{ mm.}$	$z = 45 \text{ mm.}$	$\beta = 120^\circ$
	$s = 20 \text{ mm.}$	$t = 20 \text{ mm.}$	

VERIFICATO AI SENSI DELLA CIRCOLARE N. 131 DEL 22 MARZO 1956
COME DA MINISTERIALE N. 6709/2243/2 DEL 25 NOVEMBRE 1957

N. B. - La Soc. Piaggio ha dichiarato inoltre che, dal numero di telaio sopraindicato, è stata installata la luce posteriore di arresto comandata dal pedale del freno e munita di lampada 6 V - 10 W.

1



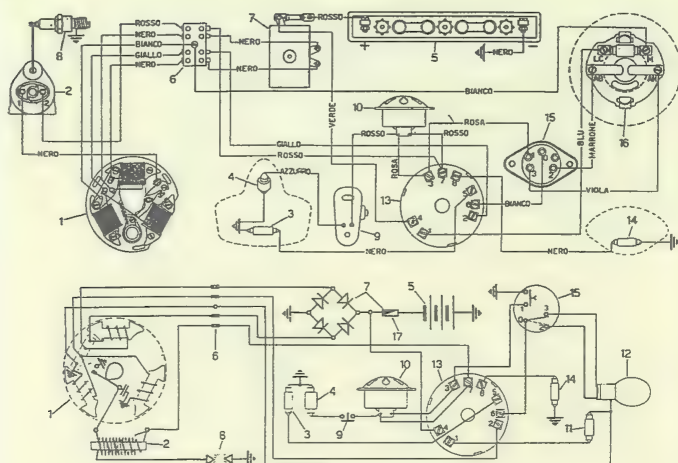
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

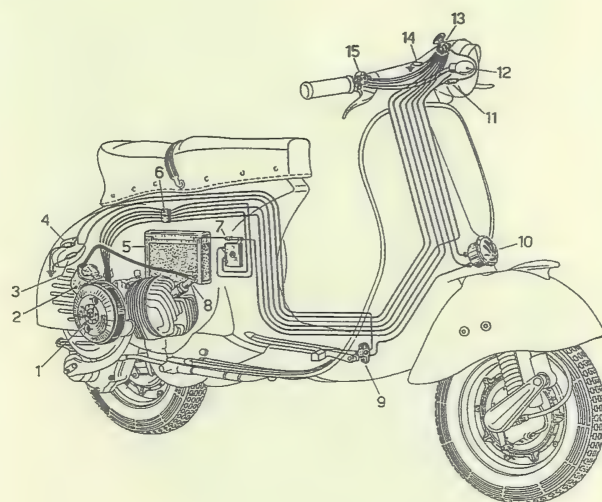
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

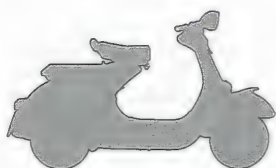
2



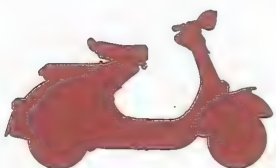
3



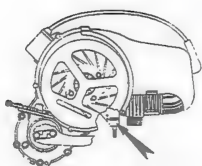
1958 150GS



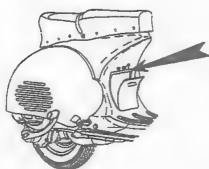
Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

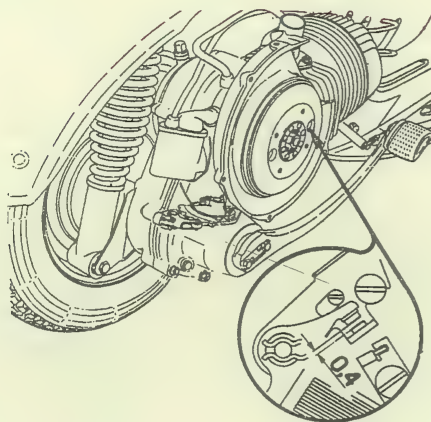


Posizione numero motore

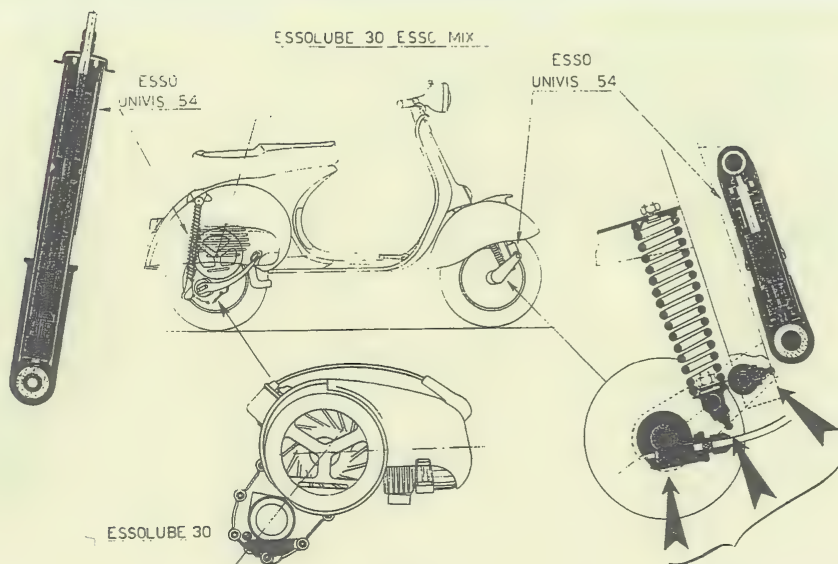


Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS4 0035311
(inizio produzione)
VS4 0047350
(fine produzione)



Registrazione apertura puntine
platinare (mm 0,4).



ESSO BEARING GREASE
Lubrificazione.

1959

Vespa **150**



1959 1960

Motore

Il motore di questo veicolo è una novità nella gamma motori Piaggio: viene introdotta la distribuzione rotante, con ammissione sulla spalla del carter, una soluzione che permette di diminuire la percentuale dell'olio nella miscela che scende al due per cento. La miscela fresca

entra direttamente sull'albero motore lubrificando lo stesso albero e i cuscinetti di banco e poi in un secondo tempo va a lubrificare il gruppo termico tramite le luci di immissione (pistone nelle parte superiore, ancora con il deflettore). Anche il gruppo frizione è rinnovato con molle rinforzate e impatto

con i dischi in metallo in movimento. Anche il rallino reggispinta in bronzo è di nuove dimensioni. Il motore è sempre a tre marce. La messa in moto è calettata su un asse che attraverso un settore dentato agisce sull'ingranaggio multiplo del cambio.

Il carburatore, un Dellorto



SI20/17A, è del tipo automobilistico posto sopra il carter motore, alloggiato in una scatola depuratore con aspirazione tramite soffietto elastico, che aspira direttamente in una zona chiusa all'interno del telaio. La leva dell'aria è posta sopra la leva del rubinetto miscela e si aziona tirando un pomello con

l'estremità ricoperta in gomma. La marmitta, dalla nuova linea, è molto schiacciata ed alloggiata fra ruota e supporto motore. Dal motore numero 97500 cambia il carburatore, un Dellorto SI20/17 B, e il getto da 95 passa a 100.

Telaio

La carrozzeria portante è costituita da due semigusci di lamiera, il cui punto di congiunzione è sottolineato da una modanatura che percorre tutta la parte centrale del telaio, dalla linea più stretta e leggera rispetto alle 150 precedenti.

Il bordo dello scudo è ricoperto da



1959 1960

un profilo di alluminio anticorodal, lo scudetto Piaggio per la prima volta è in plastica trasparente.

Il fregio del parafango è molto più abbassato e aerodinamico.

La sella è del tipo a sbalzo con molla orizzontale registrabile, il coprisella blu molto scuro è dello stesso colore della maniglia passeg-

gero in plastica. Il portapacchi, di piccole dimensioni, ha una nuova linea.

Il manubrio è in fusione con una crestina in rilievo sulla parte anteriore. Il faro da 115 Ø ha una nuova ghiera in ottone cromata e visiera incorporata marcata Siem.

Il contachilometri, dal nuovo dise-

gno a ventaglio, con scala a 100 km/h, è illuminato. Una spia rossa posta al centro del manubrio indica le luci accese.

Il claxon è cromato (con lo stesso disegno del modello GS) ed è a corrente continua.

Nel tunnel centrale spariscono i listelli, sostituiti da un tappetino in



gomma a forma triangolare, fissato ai lati con due profili di acciaio inox avvitati al telaio.

Nuovo il cavalletto con unica molla di richiamo, con staffe in fusione di alluminio.

Le ruote sono sempre da 8 pollici.

Le manopole hanno una nuova linea.

La scritta Vespa anteriore, per la prima volta indica la cilindrata ed è cromata.

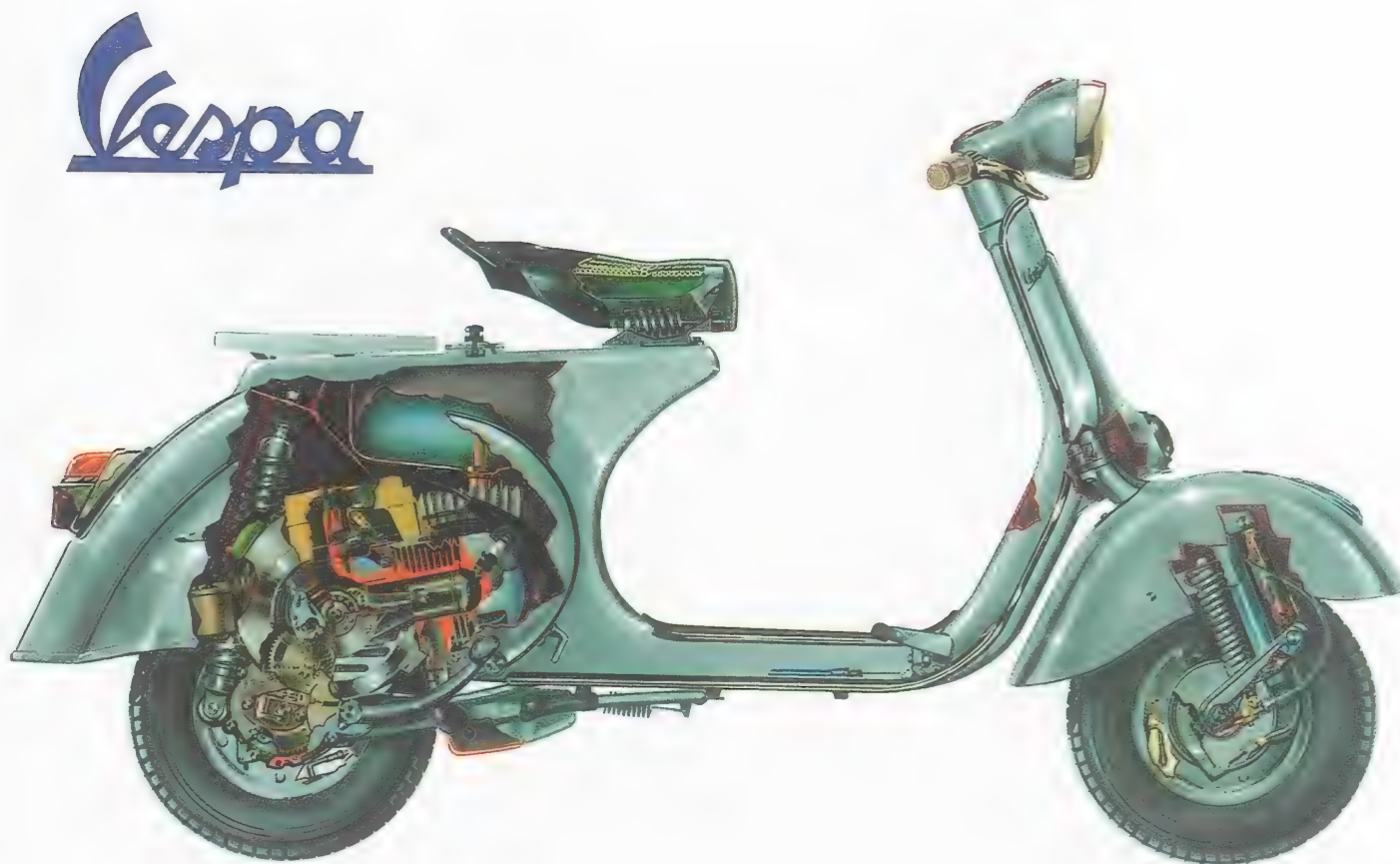
Il copriventola è verniciato in colore alluminio-ruote, codice Max Meyer n. 1.268.0983.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera del faro, scritta Vespa, viti leva freni/frizione, claxon, serratura porta attrezzi.

Lucidatura a specchio: leva avviamento, leve freno/frizione, bordo scudo, modanatura parafango, pedale freno.

Zincatura: molla sospensione ante-



1959 1960

riore, ammortizzatore anteriore, dadi cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, tutta la bulloneria motore, copricilindro e molla cavalletto.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.



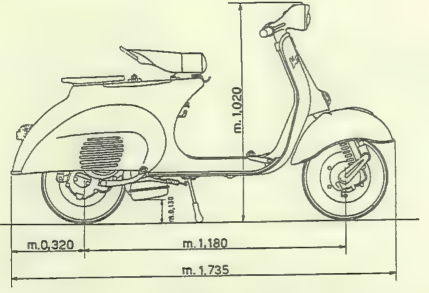
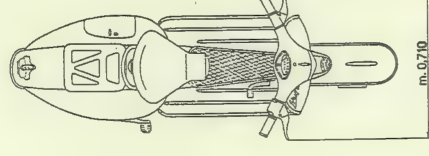
Il numero del telaio è stampigliato

nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

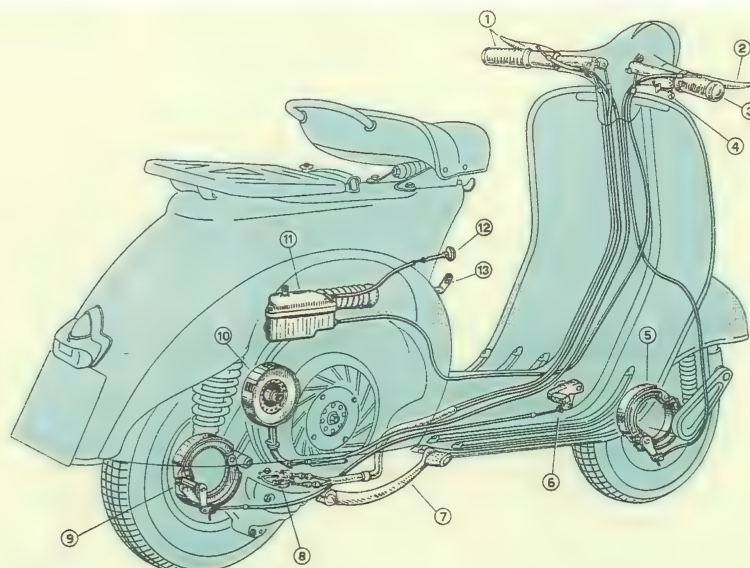
Il numero del motore è sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

La produzione dello stesso modello prosegue nel 1960.

Caratteristiche

 PIAGGIO & C. S. p. A. GENOVA	MOTOCICLO VESPA 150	1958
	OMOLOGATO DAL MINISTERO DEI TRASPORTI ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 1100/58/0 DEL 26 - 9 - 1958 A PARTIRE DAL N. VBA 1 T 1001 DI TELAIO E DAL N. VBA 1 M 1001 DI MOTORE	
TELAIO Passo mt. 1,180 Lunghezza massima » 1,735 Altezza minima dal suolo » 0,130 Altezza massima » 1,020 Larghezza massima » 0,710 Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 93 Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia Il poggiatesta è costituito dalla pedana		
MOTORE 2 tempi Numero dei cilindri 1 Alésaggio m/m 57 Corsa » 57 Cilindrata totale c. c. 145,45 Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1' c. v. 5,5 Potenza fiscale » 3 Rapporto di compressione 6,5 Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna Lubrificazione a miscela Avviamento a pedale		
INNESTO A FRIZIONE A dischi multipli Comando mediante leva sul manubrio		
CAMBIO DI VELOCITÀ A 3 marce con selettore a mano sul manubrio		
MARCE 1ª Velocità 2ª Velocità 3ª Velocità Velocità massima: 85 Km / ora 1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 73 Km / ora.	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA 1 : 12,2 1 : 7,46 1 : 4,73	
RUOTE Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" x 8".		
FRENI Del tipo ad espansione - Tamburi alettati Anteriore Ø m/m 125 - Larghezza m/m 17 - con comando a leva sul manubrio. Posteriore Ø m/m 127 - Larghezza m/m 22 - con comando a pedale.		
IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALEZIONE (6 Volte) Proiettore Ø 115 con lampada bilux da 6 V - 25 / 25 W e lampada 6 V - 1,5 W. - Tipo n. 1049/58/P. Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione farga con lampada 6 V - 3 W - Catadiotro rosso posteriore. Luce Stop con lampada 6 V - 5 W. Contachilometri con lampada illuminazione quadrante 6 V - 0,6 W. Avvisatore acustico - Alternatore da 35 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 7 Ah.		
SERBATOIO Capacità totale litri 7,70 di miscela benzina-olio.		
CONSUMO Litri 2,2 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.)		

1



1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

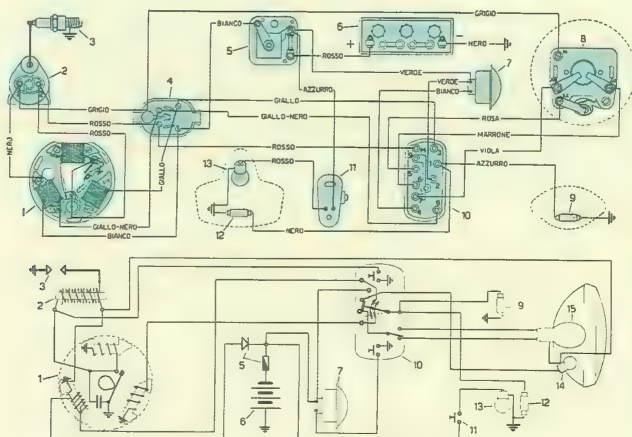
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

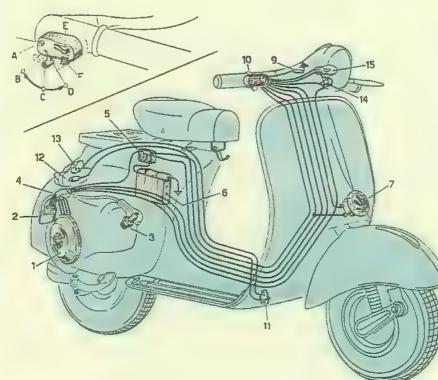
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



DIDASCALIE Figg. 10 e 11.

A: Pulsante massa motore
B: Luci di posizione e illuminazione contachilometri
C: Tutto spento
D: Faro, fanalino posteriore e illuminazione contachilometri
E: Livello di deviazione per luci Abbagliante e Anabbagliante
F: Pulsante per avviatore acustico
1. Volano magnete - 2. Bobina A.T. esterna - 3. Candela - 4. Press. B.T. - 5. Raddizzatore con fusibile da BA. S. Batteria 6V - 7Ah - 7. Avvisatore acustico - 8. Faro anteriore; vista dall'interno - 9. Lampada illuminazione contachilometri 6V-0,6W - 10. Commutatore deviatore - 11. Interruttore STOP - 12. Lampada luce terza 6V - 3W - 13. Lampada luce STOP 6V - 10W - 14. Lampada luce città 6V - 3W - 15. Lampada filuce 6V - 25/25W.

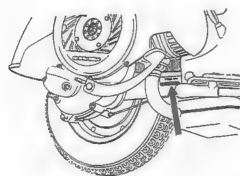
1959 1960 150



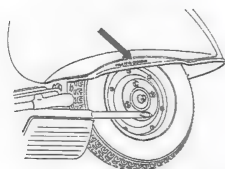
Colore:
Azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
15067
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

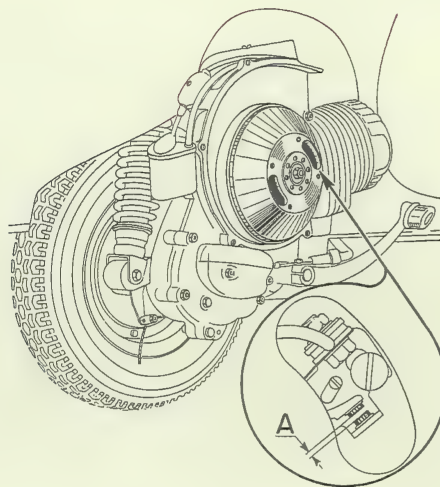


Posizione numero motore



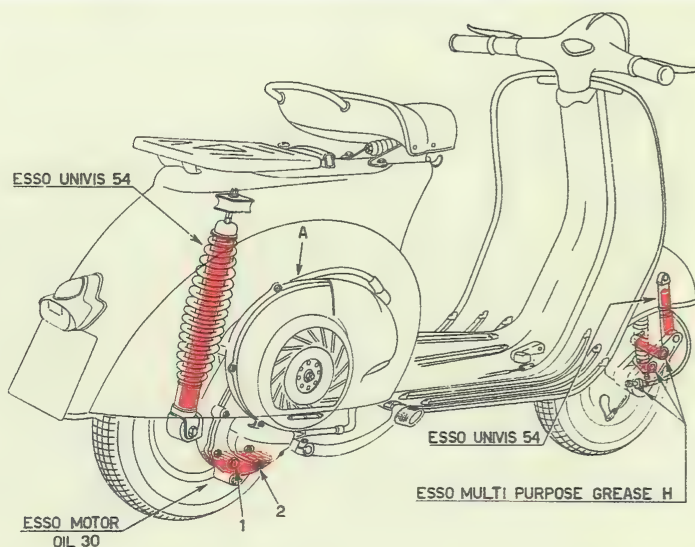
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBA1T 1001
(inizio produzione)
VBA1T 125040
(fine produzione)



A - (Apertura max) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura
puntine platinato.



A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 2% - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico
Lubrificazione.

1959

Vespa **150GS**



1959
1960
1961

Motore

Dal numero di motore 0070120 monta il carburatore UB23S3I, e il getto del massimo passa da 103 a 105. Contemporaneamente viene montata una testa ad alta turbolenza (a berretto di fantino) per rendere il motore più pastoso ed elastico. Il regime di rotazione scende a 7000 g/1'.

Telaio

Una grossa innovazione sull'impianto frenante: vengono montati dei tamburi autoventilanti per agevolare il raffreddamento. I cerchi ruota ad anello scomponibili sono fissati ai prigionieri del tamburo con 5 dadi da 8 mm. Una borchia in acciaio inox copre il bullone cen-

trale del tamburo anteriore.

Il contachilometri dalla forma a ventaglio è scalato a 120 Km/h.

La ghiera faro ha incorporata una visiera con marchio Siem.

Sul manubrio una spia rossa sopra il contachilometri segnala le luci accese. Nei primi modelli prodotti, il fanalino era in alluminio di pic-



cole dimensioni verniciato dello stesso colore della Vespa, con lo stop arancione come la VS4.

Successivamente la spia sul manubrio sparisce, perché viene sostituito il gruppo ottico che ha la luce di posizione incorporata all'interno, il fanale posteriore diventa cromato e di grandi dimensioni e con traspa-

rente posizione/stop di colore rosso con catadiottro di marca Siem. La sella è ampia, piatta e morbida, cambia la maniglia che è fissata con due viti con la bordatura superiore grigia e il colore è blu molto scuro. Il parafango anteriore ha, nella parte inferiore, un bordino di rinforzo.

Lo scudetto Piaggio anteriore è di plastica trasparente. La crestina sul parafango è di nuovo disegno.

Il numero di telaio si trova nel vano sportello carburatore. Successivamente la punzonatura è situata sul bordo telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il prefisso e il numero del motore

150GS



1959
1960
1961

sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera faro, viti leve freno/frizione, claxon.

Lucidatura a specchio: leva freno frizione, pedale freno, leva messa in

moto, modanatura parafrangente, manicotti manubrio.

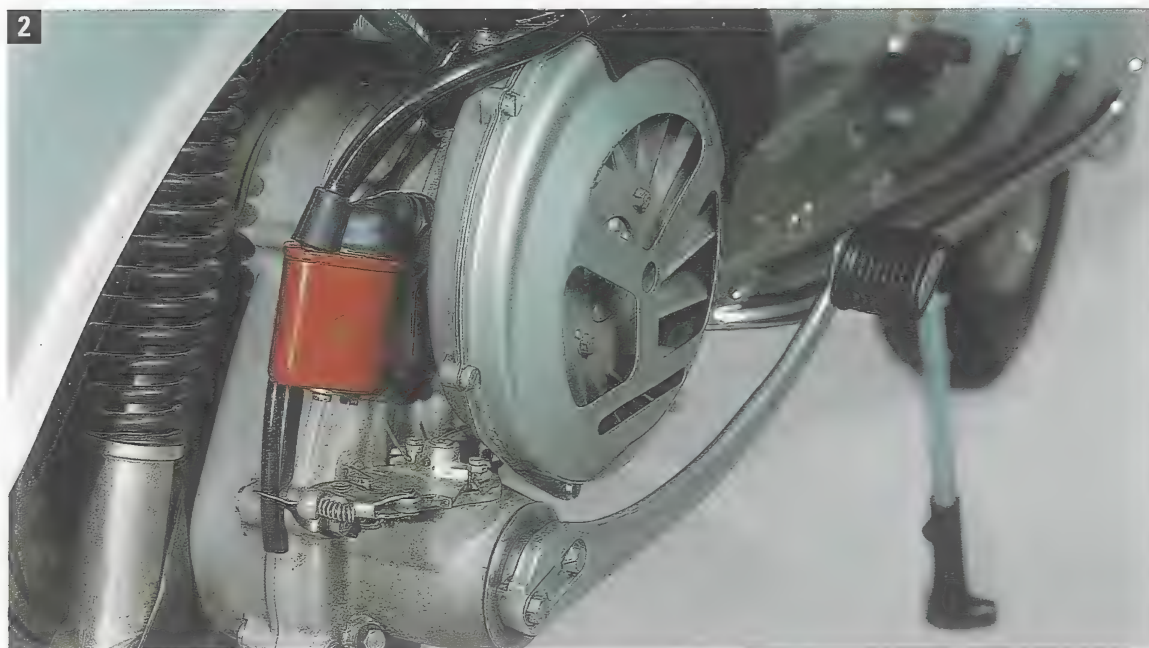
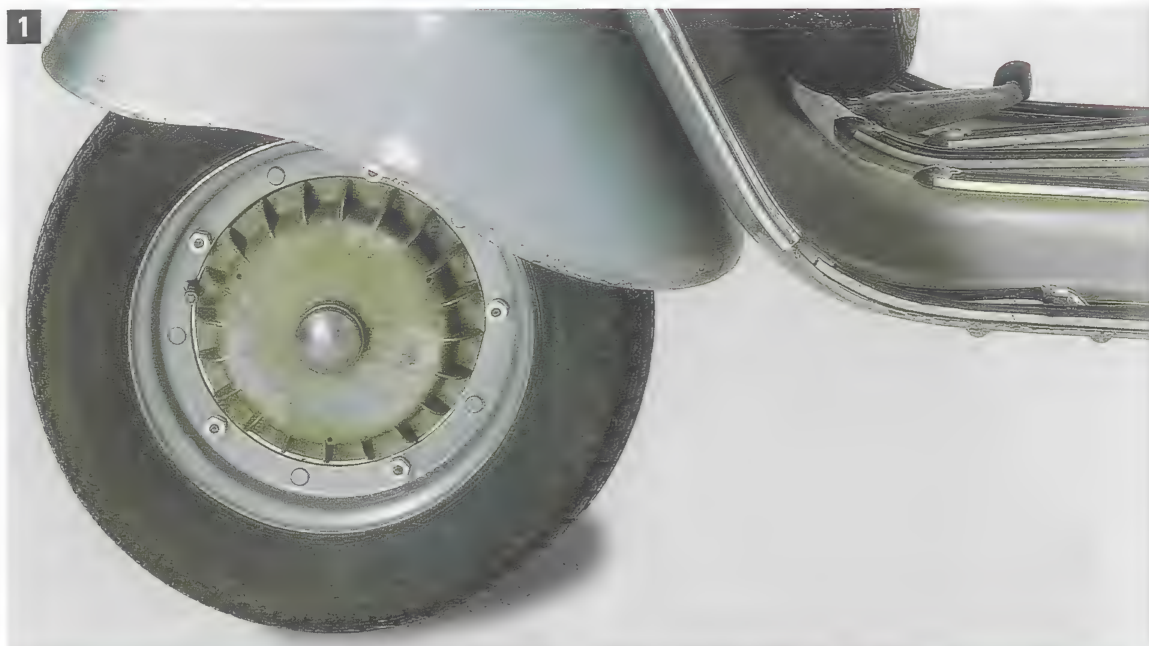
Zincatura: cavalletto, staffe e molle, molla sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore, rondelle boccolo leva avviamento, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, staffe fissaggio batteria.

Fosfatizzazione: ammortizzatore po-

steriore, molla sospensione posteriore, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.

1 Nuovo tipo di tamburo freno.

2 Vista motore.



3



3 Sella più confortevole montata sugli ultimi modelli.


4 Vista del manubrio. Accessori: porta ruota e ruota di scorta con nuovo tipo di cerchio.

5



1959
1960
1961

Caratteristiche




PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

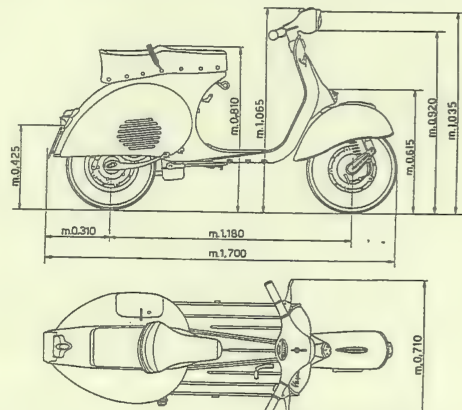
MOTOCICLO
VESPA 150 G.S. - MOD. VS5
(Telaio VS5T dal n. 0093194)

Mod. I. G. M. 405

ANNO
1960



Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1136 OM in data 30 luglio 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.



☆
VS5T
☆0123456789
☆
IGM 1136.OM

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente)
Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max m. 1,700
Larghezza max m. 0,710
Passo (a scarico) m. 1,180
Altezza max. m. 1,065

PESI

Tara (Kg. 111 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 181

IL B. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,10".

Pneumatici { anteriore 3.50" X 10"
posteriore 3.50" X 10"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnele volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 12

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115;
lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3 W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione,
indicatore d'arresto e luce farga; lampade 6V - 3 W;
6V - 10 W; catadiottero posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE

Denominazione: VS5M
Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
Tempi n. 2
Cilindri n. 1
Diametro mm. 57
Corsa mm. 145,45
Cilindrata totale cmc. 145,45
Potenza fiscale Cv. 3
Rapporto di compressione 6,5
Potenza max. effettiva Cv. 7,8
a giri/1' 7000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 4 marce.

Marce	Rapporto motore - cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore - ruota	Velocità calcolata a n. giri max. per ora Km/h
1	22/67	12/58	22 * 12 / 67 * 58	37,20
2		16/54	22 * 16 / 67 * 54	53,28
3		20/50	22 * 20 / 67 * 50	71,92
4		24/46	22 * 24 / 67 * 46	93,81

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

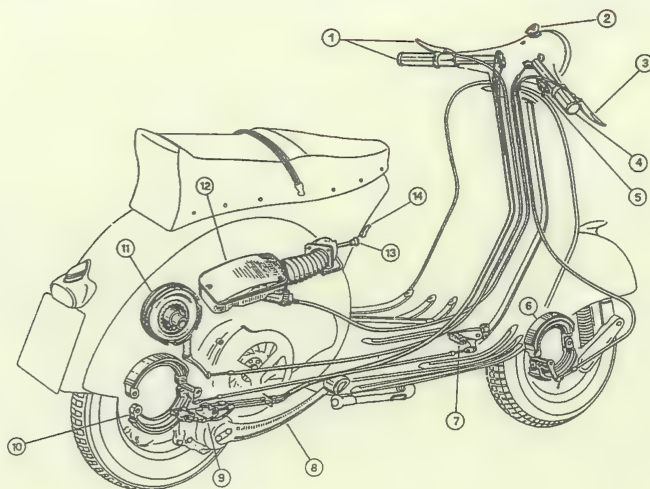
PRESTAZIONI

1 Km. { partenza da fermo: sec. 45" 5/10; Km/h 79
lancio sec. 35" 7/10; Km/h 101
Velocità max. effettiva: Km/h 101
Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,86

SERBATOIO: capacità totale litri 9,5 di miscela benzina-olio

SILENZIATORE (v. retro).

1



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Commutatore a 5 posizioni e interruttore di accensione - 3. Leva freno anteriore - 4. Manopola comando gas - 5. Deviatore luci con pulsante per clacson - 6. Ceppi freno anteriore - 7. Pedale freno posteriore - 8. Pedale avviamento - 9. Settore cambio - 10. Ceppi freno posteriore - 11. Frizione - 12. Carburatore e depuratore - 13. Comando parzializzatore - 14. Rubinetto miscela.

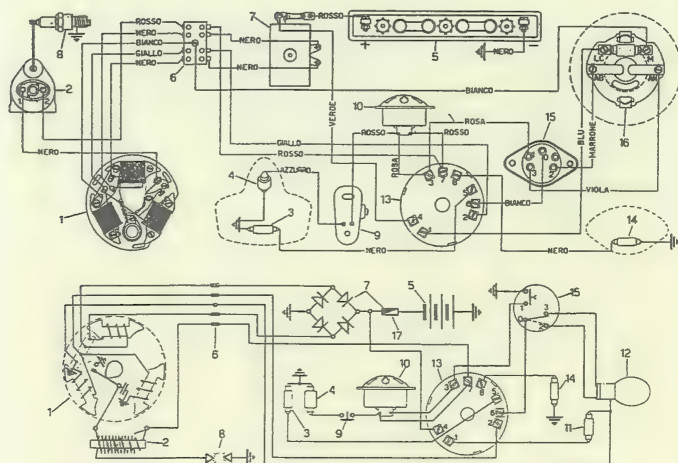
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

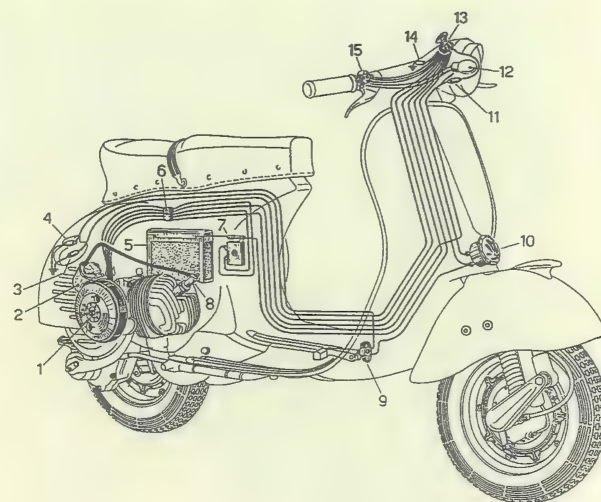
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



1959
1960
1961

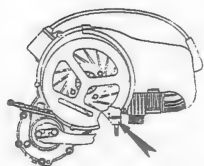
150GS



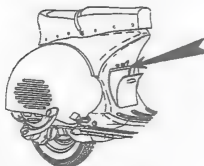
Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005



Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M
Ultimi modelli
Fondo verde
Codice Max Meyer:
6006M

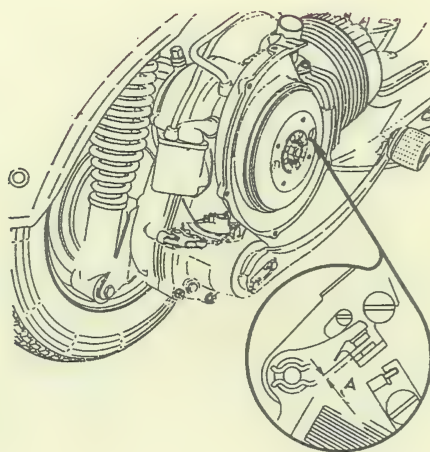


Posizione numero motore



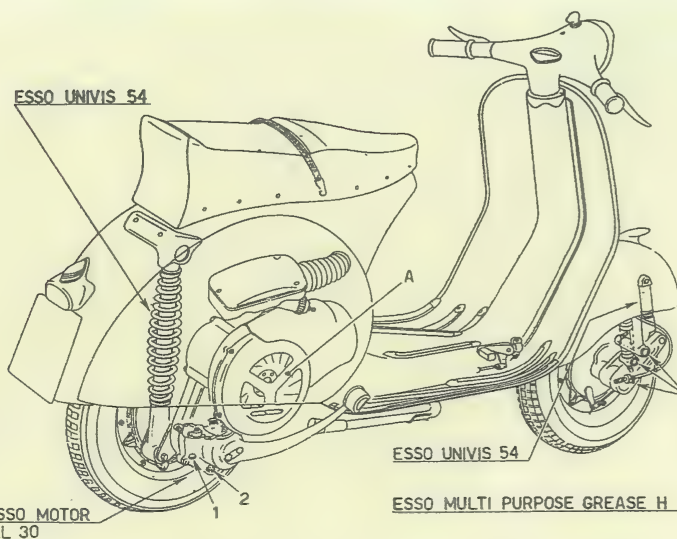
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS51T 0047351
(inizio produzione)
VS51T 00127350
(fine produzione)



A: L'apertura massima delle puntine deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm.

Registrazione apertura
puntine platinare.



A: Motore lubrificato dalla miscela Esso Mix 6% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1960

Vespa 125



1960 1961

Motore

Visivamente il motore nel suo complesso è lo stesso della 150/VBA1 con il gruppo termico 125. Il carburatore è un Dellorto SI20/15 di tipo automobilistico con farfalla a saracinesca, cambio a tre marce.

Telaio

È lo stesso del modello VNA1. Il fanalino posteriore è uguale a quello montato sulla Vespa 150GS VS5, ma anziché essere cromato è verniciato del colore del veicolo. Il copriventola è verniciato in colore alluminio-ruote, codice colore Max Meyer 1.268.0983.

La sella è a sbalzo con molla registrabile, la maniglia passeggero è in metallo ricoperta in plastica blu scuro, lo stesso colore del coprisella.

La scritta "Vespa" anteriore è più piccola del modello precedente e verniciata di blu scuro.



Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera faro.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione e crestina parafango anteriore.

Zincatura: cavalletto, staffe e molle sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore.

Fosfatizzazione: molla e ammortizza-

tore posteriore, molla cavalletto, cuffia copri cilindro, bulloneria motore escluso bullone ancoraggio motore alla scocca che è zincato.

La produzione di questo modello prosegue anche nel 1961.

Questo modello è stato realizzato con due prefissi telaio nello stesso

colore: VNB1 e VNB2. Il modello VNB2 ha il contachilometri di serie con forma quadrangolare ed il quadrante bianco. Inoltre cambia il carburatore che è un Dellorto SI20/15/C.


La Vespa fotografata, modello VNB2, ha due accessori: la ruota di scorta e il cuscino passeggero.



1960 1961

Da notare che nel modello VNB2 del telaio numero 9001 il cavalletto viene rinforzato aumentando il diametro.

Caratteristiche



PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO


VESPA 125 - MOD. VNB (vedere pag. 5 e 6)

(Telaio VNB 1 T dal n. 054543)

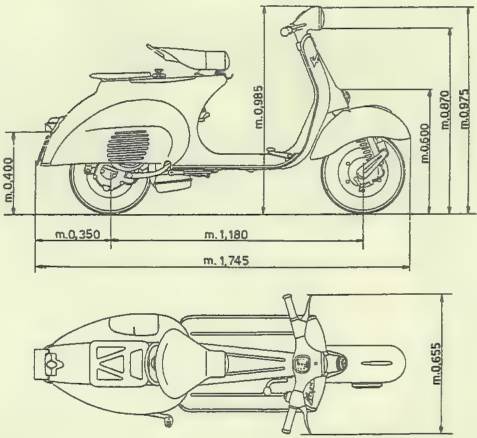
Mod. I.G.M. 405

ANNO
1960

Per le serie successive vedere pagine seguenti.



Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 1134 OM in data 30 luglio 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T.U. 15. 6. 1959 n. 393.



☆ VNB1T☆0123456789☆

IGM 1134.OM

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia.
Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,745
Larghezza max	m. 0,655
Passo (a scarico)	m. 1,180
Altezza max	m. 0,985

PESI

Tara (Kg. 92 + Kg. 70 conducente) Kg. 162

Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg. 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore 3,50" x 8"
posteriore 3,50" x 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnetone volano: Volt 6 - Watt 30

Batteria : Volt 6 - Ah 2+4

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 105; lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6 V - 3 W; 6 V - 10 W; catadiotro posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE

Denominazione: VNB 1 M

Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.

Tempi n. 2

Cilindri n. 1

Diametro mm. 52,5

Corsa mm. 57

Cilindrata totale cmc. 123,4

Potenza fiscale Cv. 2

Rapporto di compressione 7,2

Potenza max effettiva Cv. 4,6

a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 3 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore-ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km/h
1	22/57	14/56	22/57 = 14/56	28,19
2		20/50	22/57 = 20/50	45,11
3		27/43	22/57 = 27/43	70,81

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI

1 Km. { partenza da fermo: sec. 52" 4/10; Km/h 68,6
lanciato . . . : sec. 45" 8/10; Km/h 78,5

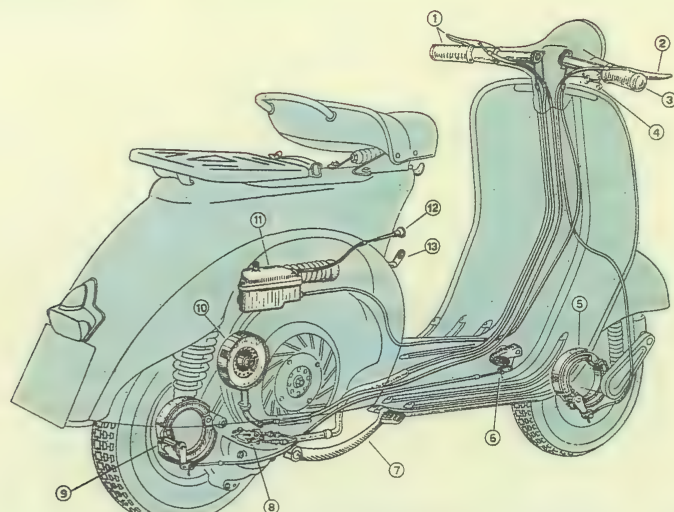
Velocità max effettiva : Km/h 78,5

Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 1,91

SERBATOIO : capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio

SILENZIATORE: (v. retro).

1



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

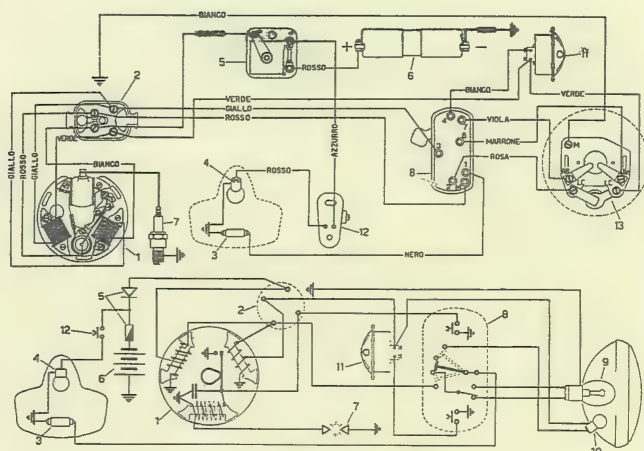
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

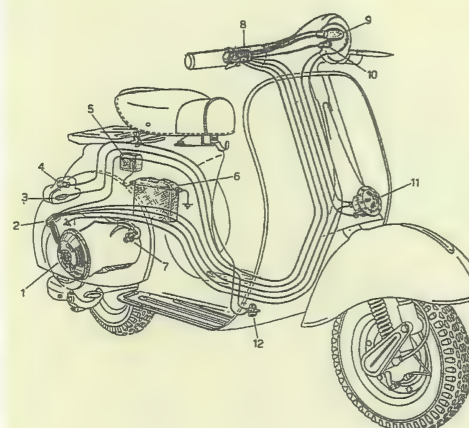
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



Didascalie Figg. 11 e 12

1. Volano magnete - 2. Presa B. T. - 3. Lampada per luce targa 6V-3W - 4. Lampada per luce Stop 6V-10W - 5. Raddrizzatore con fusibile da 8A - 6. Batteria 6V/4Ah - 7. Candela - 8. Commutatore deviatore - 9. Lampada bi-luce 6V-25/25W - 10. Lampada luce di posizione anteriore 6V-3W - 11. Clacson - 12. Interruttore Stop - 13. Vista interna del faro anteriore.

1960 1961 125



Colore:

Grigio celeste chiaro

Codice Max Meyer:

1.298.8840

Copriventola

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

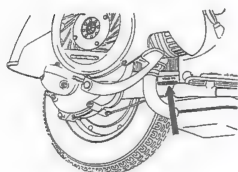


Antiruggine:

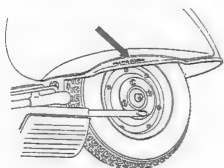
Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:

VNB1T 01001

(inizio produzione)

VNB1T 089850

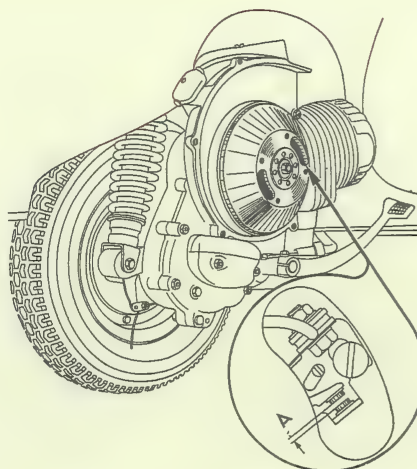
(fine produzione)

VNB2T 01001

(inizio produzione)

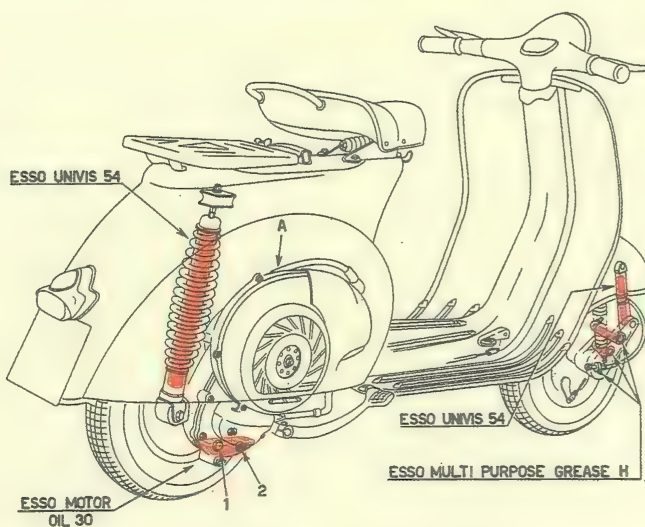
VNB2T 034699

(fine produzione)



A - L'apertura massima delle punte deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm

Registrazione apertura
punte platinato



A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 2% — 1. Tappo carico olio — 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1961

Vespa 150



1961

Motore

Il motore è uguale al modello 150 del 1959, cambia solo il carburatore, un Dellorto SI20/17C che dal numero di telaio 31001 incorpora lo starter. Viene montata la quarta marcia.

Telaio

Telaio e carrozzeria non cambiano rispetto al modello precedente, ma la tonalità di colore è leggermente più scura.

Dal numero di telaio 71001 le due sacche laterali vengono abbellite da due modanature in alluminio anticorodal.

Le posizioni e il disegno dei vari comandi sono diversi.

L'interruttore sempre di marca Siem è più squadrato del precedente e cromato.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera, claxon, interruttore fari, scritta Vespa, serratura



sportello sacca porta attrezzi, viti leve freno e frizione.

Lucidatura a specchio: manicotti manubrio, pedale freno, leva messa in moto, modanature parafango e sacche, leva rubinetto benzina, leve freno/frizione.

Zincatura: cavalletto, staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi

ruote, tutta la bulloneria esterna. *Nichelatura opaca:* bloccasterzo.

Fosfatizzazione: molla ammortizzatore sospensione posteriore, bulloneria motore, cuffia raffreddamento cilindro, molla cavalletto.

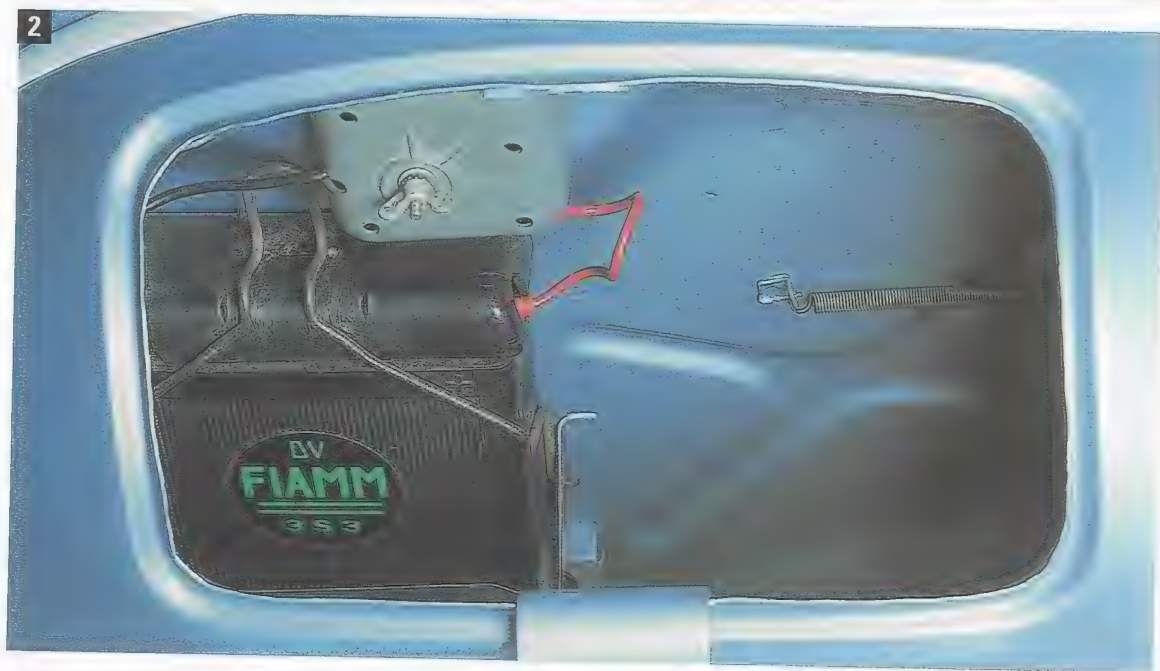
Il numero del telaio è nella parte posteriore sinistra, sotto la sacca porta attrezzi.

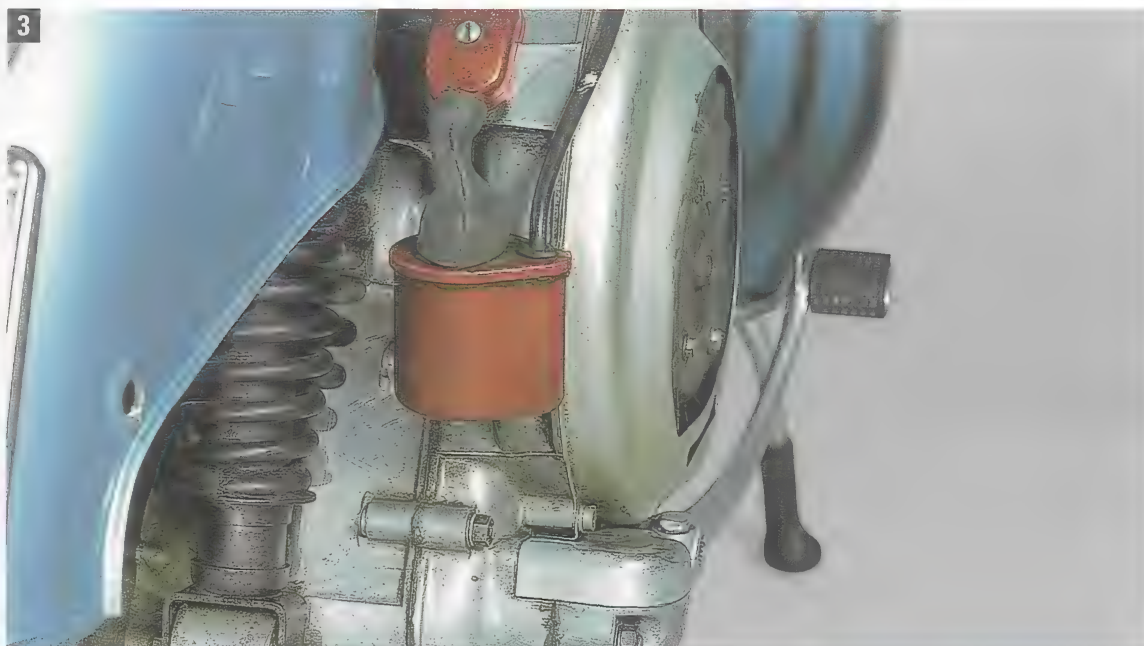
Il numero del motore è sulla traversa carter motore all'altezza del tubo di scarico.



1961

- 1** Particolare del nuovo manubrio senza spia e con commutatore luci cromato.
- 2** Vano sacca porta attrezzi con vista della batteria e raddrizzatore. Nuovo sistema a molla per il fissaggio della busta attrezzi.





3 Vista posteriore del motore.



4 Vista parziale del manubrio con l'inserimento della quarta marcia.

1961

Caratteristiche

PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO

VESPA 150/VBB (vedere pag. 4)

ANNO
1960
Per la serie successiva
vedere pagine seguenti.

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1380 OM in data 6 ottobre 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

Posizione stampigliatura sulla scocca

VBB1T☆0123456789

IGM 1380.OM

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia.

Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,745
Larghezza max	m. 0,710
Passo (a scarico)	m. 1,180
Altezza max	m. 1,020

PESI

Tara (Kg. 93 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 163
Il l. l. - il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 215".

Pneumatici { anteriore 3.50" x 8"
posteriore 3.50" x 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnetone volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 7

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115;
lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione,
Indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6V - 3W;
6V - 10W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE

Denominazione:	VBB 1 M
Funzionamento:	a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
Tempi	n. 2
Cilindri	n. 1
Diametro	mm. 57
Corsa	mm. 57
Cilindrata totale	cmc. 145,45
Potenza fiscale	Cv. 3
Rapporto di compressione	Cv. 6,8
Potenza max effettiva	Cv. 5,5
	a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 4 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore-ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km/h
1	22/67	13/57	22/13 67/57	25,72
2		17/52	22/17 67/52	36,87
3		22/48	22/22 67/48	51,84
4		27/42	22/27 67/42	72,5

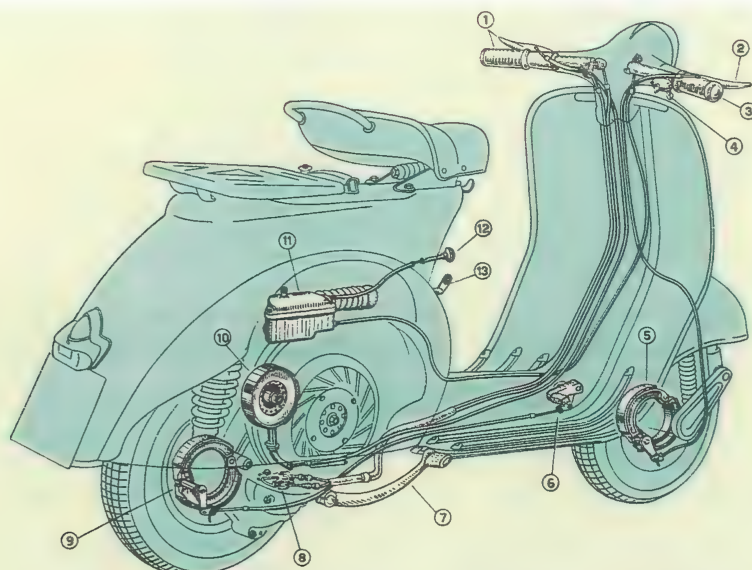
TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI

1 Km. partenza da fermo:	sec. 49" 25/100; Km/h 73,2
lancio	sec. 41" 5/10; Km/h 87
Velocità max effettiva	Km/h 87
Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.	2,12

SERBATOIO: Capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE (v. retro).

1



1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

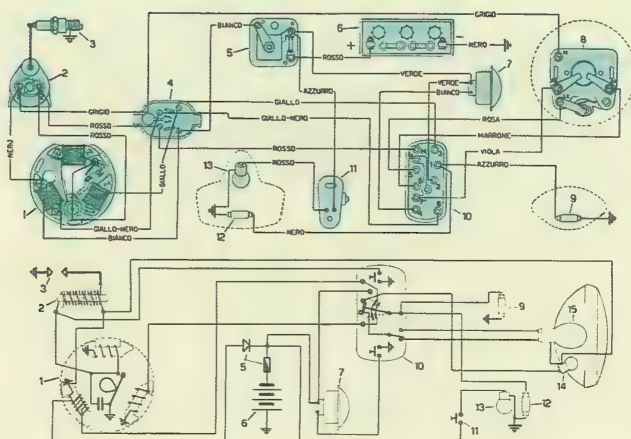
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

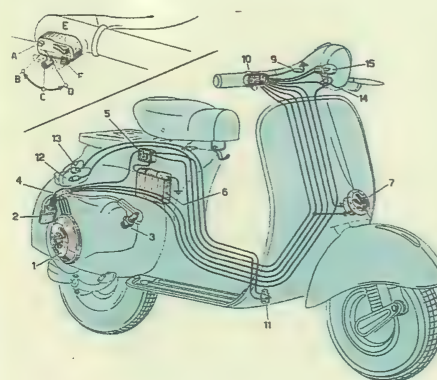
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



DIDASCALIE Fig. 10 e 11.

A: Pulsante massa motore
B: Luci di posizione e illuminazione contachilometri
C: Tutto spento
D: Faro, fanalino posteriore e illuminazione contachilometri
E: Livello di deviazione per luci Abbagliante e Anabbagliante
F: Pulsante per avvisatore acustico
1. Volano magnete - 2. Bobina A.T. esterna - 3. Candela - 4. Press. B.T. - 5. Raddizzatore con fusibile da 8A - 6. Batteria 6V - 7Ah - 7. Avvisatore acustico - 8. Faro anteriore: vista dall'interno - 9. Lampada illuminazione contachilometri 6V-0,6W - 10. Commutatore deviatore - 11. Interruttore STOP - 12. Lampada luce larga 6V-3W - 13. Lampada luce STOP 6V-10W - 14. Lampada luce città 6V-3W - 15. Lampada luce 6V-25/25W.

1961 150



Colore:
Azzurro metallizzato

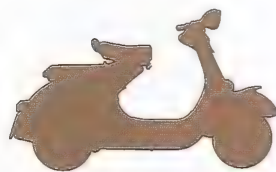
Codice Max Meyer:
1.268.0890

Copriventola

Colore:

Alluminio

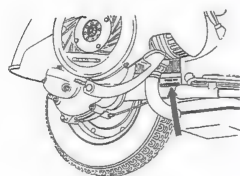
Codice Max Meyer:
1.268.0983



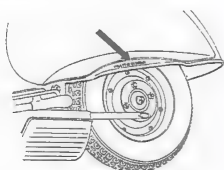
Antiruggine:

Nocciola

Codice Max Meyer:
3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

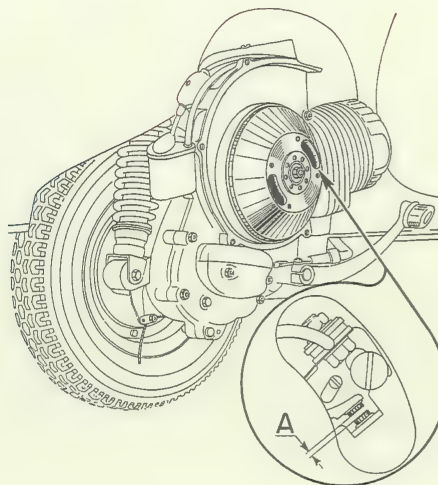
Dato matricolare:

VBB1T 1001

(inizio produzione)

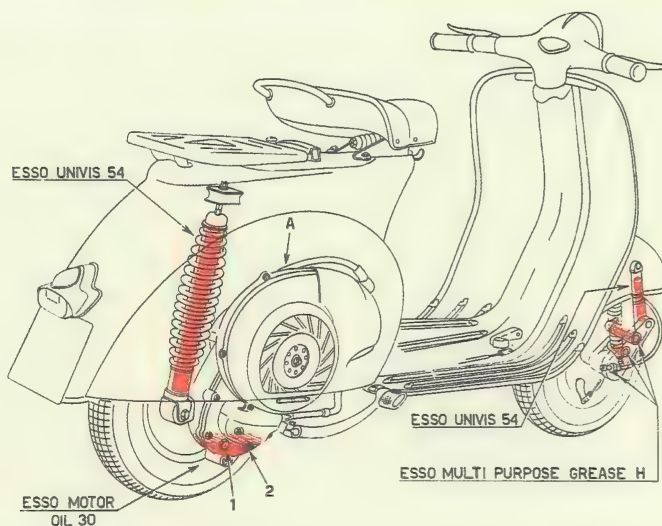
VBB1T 146000

(fine produzione)



A - (Apertura max) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine
platinato (0,3 - 0,5 mm).



A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 2% - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico

Lubrificazione.

1962

Vespa **125**VNB3



1962

Motore

Il motore è identico al modello 125 del 1960.

Telaio

Monta un nuovo manubrio in fusione di alluminio (come la 150 VBA1) con diametro del faro maggiorato a 115 mm. La sola differenza è il con-

tachimetri che è piccolo, quadrato, con fondo bianco e scalato a 90 Km/h, lo stesso dei modelli 125 VNA e VNB.

Il pedale del freno diventa uguale a quello della 150 VBA1, in alluminio lucidato a specchio con gommino antiscivolo. La sella diventa di colore blu scuro come la scritta "Vespa".

Cambia la forma del parafango arrotondato, con due motivi stampati. Il fanalino posteriore Siem di grandi dimensioni (come la 150 VBB1) è cromato. Bordo scudo in alluminio anticorrosione.

L'interruttore dei fari posto sul manubrio è cromato ed ha una nuova linea.



La pedana poggia piedi montata sulla sacca sinistra è un accessorio come il cuscino passeggero.

Trattamenti galvanici:

Cromatura: ghiera faro, fanalino posteriore, interruttore fari.

Lucidatura a specchio: pedale freno, messa in moto, manicotti manu-

brio, leve freno/frizione, fregio sul parafrangente anteriore, bordi scudo.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi e ruote e tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore cuffia cilindro, molla cavalletto, bulloneria motore.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Il numero del telaio si trova nella parte posteriore sinistra, sotto la sacca porta attrezzi,

Il numero del motore invece si trova nella parte anteriore della traversa motore, all'altezza dello scarico.

Le caratteristiche tecniche sono uguali a quelle della Vespa 125 VNB2 del 1960.

125
VNB3

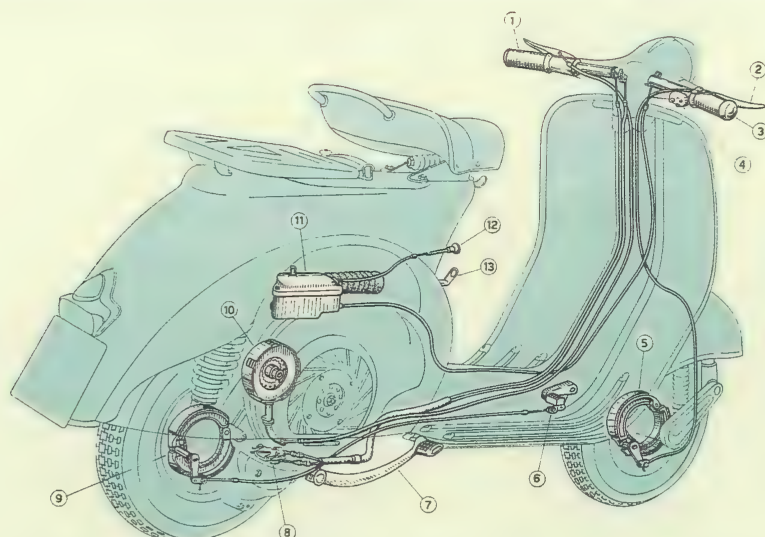


1962

- 1** Particolare della parte posteriore con nuovo fanalino cromato.
- 2** Il nuovo manubrio in pressofusione con vista del contachilometri e commutatore luci cromato.



3



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.

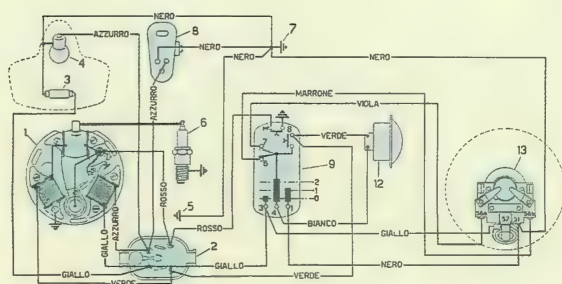
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

3 Comandi.

4 Schema impianto elettrico.

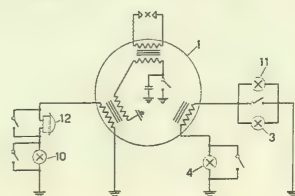
5 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

4

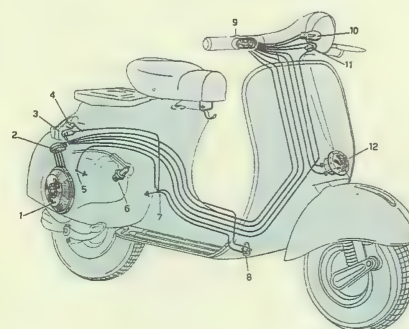


AVVERTENZA

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.



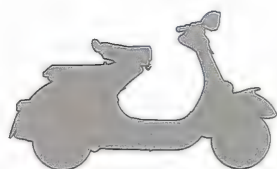
5



Didascalie Figg. 11 e 12

1. Volano magnete - 2. Presa B. T. - 3. Lampada per luce farga 6V-5W - 4. Lampada per luce Stop 6V-10W - 5. Massa sul motore - 6. Candela - 7. Massa sul telaio - 8. Interruttore Stop - 9. Commutatore deviatore - 10. Lampada biluce 6V-25/25w - 11. Lampada luce di posizione anteriore 6V-5W - 12. Clacson - 13. Vista interna del faro anteriore.

1962 125 VNB3



Colore:

Grigio

Codice Max Meyer:

15210

Copriventola

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

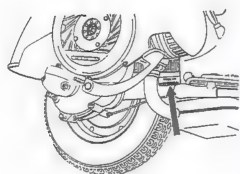


Antiruggine:

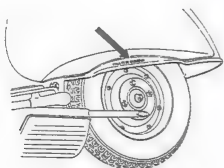
Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

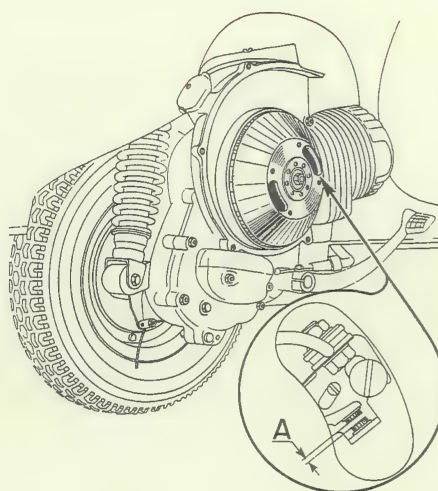
Dato matricolare:

VNB3T 034700

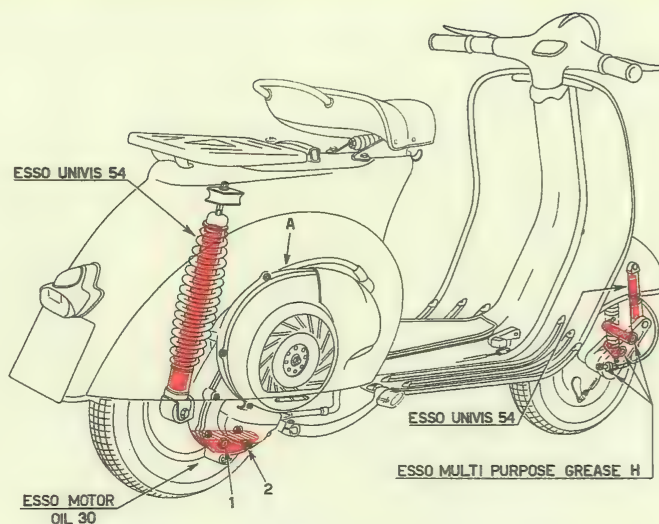
(inizio produzione)

VNB3T 090395

(fine produzione)



Registrazione apertura puntine
platinato (0,3 - 0,5 mm).



A: Motore lubrificato dalla miscela ESO MIX 2% — 1. Tappo carico olio 2. Tappo di scarico

Lubrificazione.

1962

Vespa **125**VNB4



1962

Motore

Identico al modello precedente.

Telaio

E' uguale al modello precedente fatta eccezione per la parte posteriore che diventa quadrata e predisposta ad alloggiare la targa.

Trattamenti galvanici

Identici al modello 125 VNB3.

La pedana poggiapiedi sulla scocca sinistra, il cuscino passeggero e la ruota di scorta sono accessori.



125 VNB4

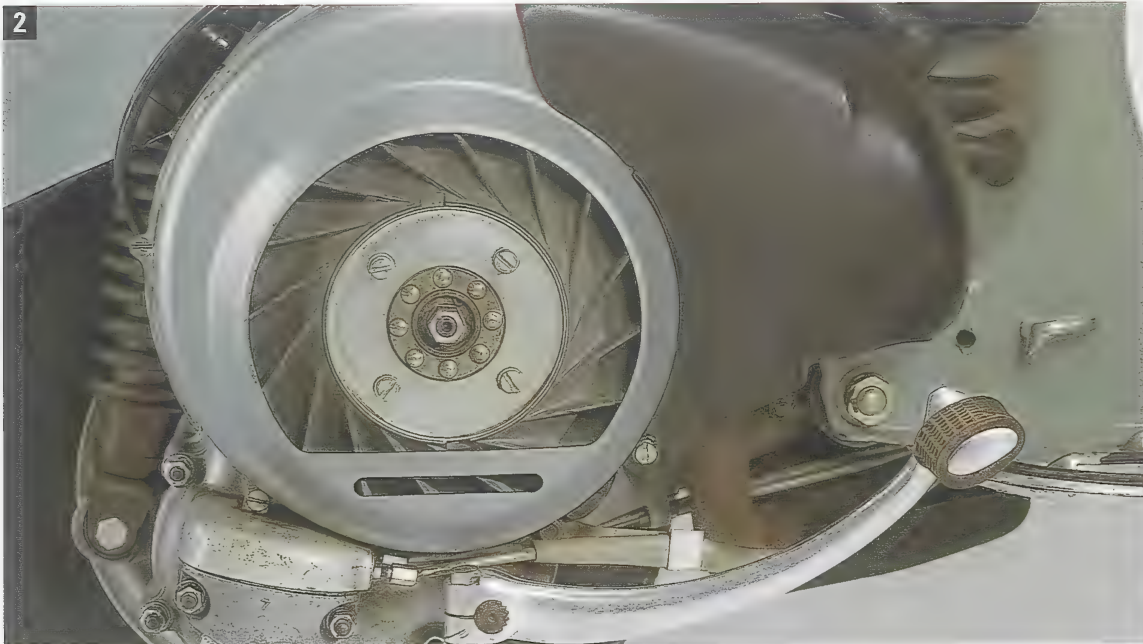


1962

- 1** Vista della parte posteriore con il particolare del telaio che assume una forma quadrata incorporando la targa.



125 VNB4



2 Vista laterale del motore.

3 Manubrio con vista della ruota di scorta completa di coppa (entrambi accessori).



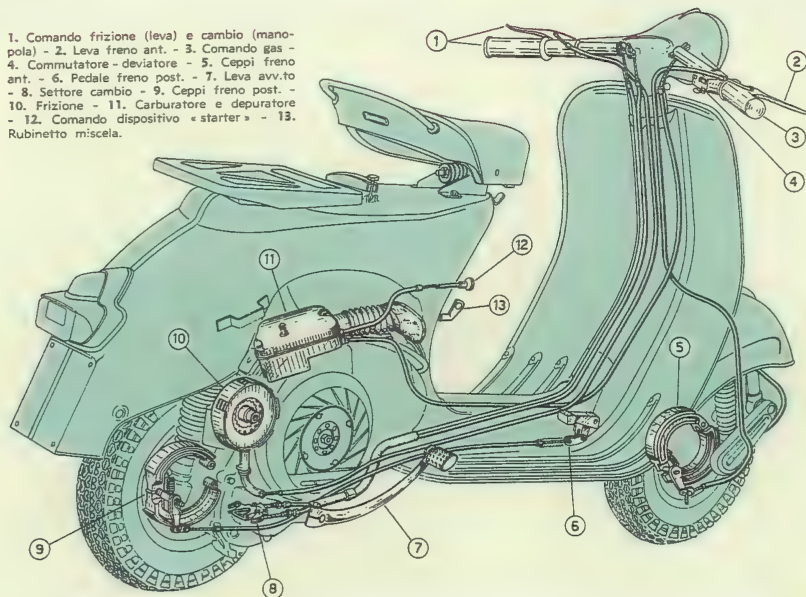
Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata mediante molla conica elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. La sospensione posteriore è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile e di ammortizzatore idraulico coassiale a doppio effetto
Motore:	a due tempi con distribuzione "ruotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,2
Trasmissione:	il motore comanda direttamente la ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra della moto
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con materiale frizionante incollato sui dischi conduttori. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli; tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzatori sono i seguenti: il proiettore anteriore, Ø 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); il fanalino posteriore, con catarifrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale (sulla pedana destra) che aziona attraverso un apposito dispositivo - interruttore STOP - il segnale luminoso della luce d'arresto applicata sul fanalino posteriore. Le ganasce del freno posteriore sono incernierate su perni indipendenti
Ruote:	intercambiabili, hanno cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di Ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 7,7 l e dispositivo di riserva per 1,4 l circa - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	1 l di miscela al 2% di olio ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km all'ora
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	710 mm
Lunghezza max della moto:	1725 mm
Altezza max della moto:	1020 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	83 Kg

125 VNB4

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.



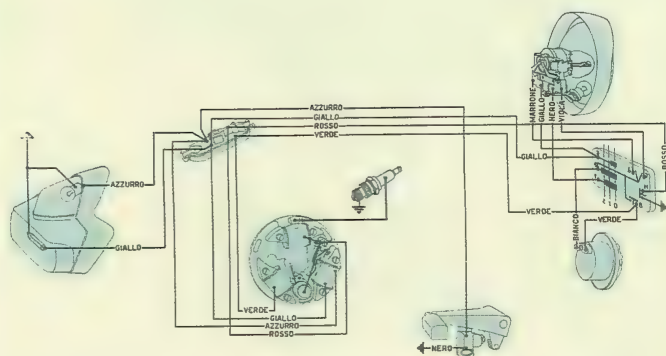
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

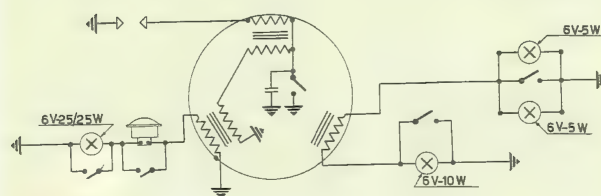
2 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

3 Schema impianto elettrico.

2



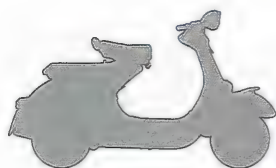
3



AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

1962 125 VNB4



Colore:
Grigio chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.8707
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

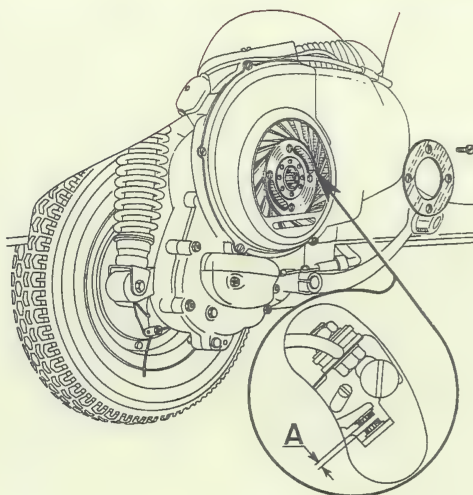


Posizione numero motore



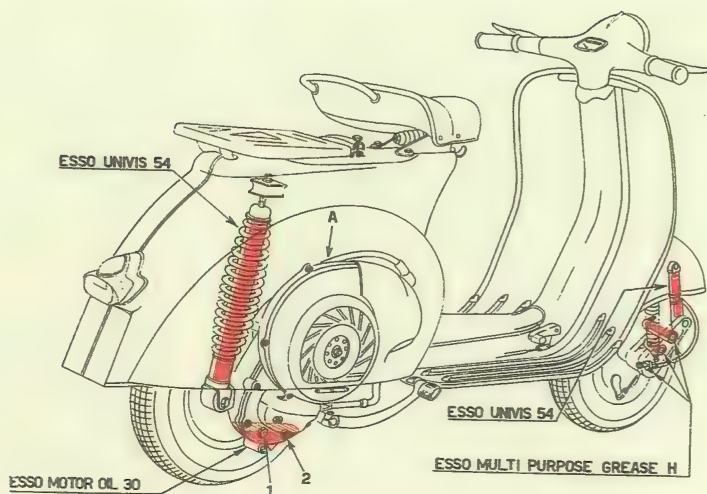
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB4T 0903396
(inizio produzione)
VNB4T 0136485
(fine produzione)



A - (Apertura max) = $0,3 \pm 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine platinato.



A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1962

Vespa 160GS



1962

Motore

Motore di concezione completamente nuova, con la traversa motore incorporata nel carter. L'alesaggio è 58 mm e la corsa è 60 mm, per una cilindrata di 158,53, il rapporto di compressione è 1:7,3. Monta un albero motore molto robusto con cuscinetto lato volano a rulli, e

cuscinetto lato frizione a sfere lubrificato dall'olio cambio. La frizione, come il parastrappi, è di grandi dimensioni. Il carburatore di nuovo modello situato sopra il cilindro è del tipo automobilistico con farfalla a ghigliottina ed è un Dellorto SI27/23 con starter incorporato (è la prima volta). Il filtro dell'aria è

rotondo in fusione di alluminio a forma di "periscopio", collegato al telaio da un soffietto in gomma. Miscela olio/benzina 5 %.

Il volano ha la caratteristica di essere smontabile tramite tre bulloni favorendo così la registrazione dei contatti (vedi figura 4 pag. 118).

L'accensione è a spinterogeno.



La marmitta molto ampia ha un incavo passaruota.

La cuffia copricilindro, come il depuratore, sono verniciati in nero raggrinzante.

Telaio

Completamente nuovo, ha la sospensione anteriore con molla e

ammortizzatore incorporato.

Nuovo disegno anche per i tamburi freni con cerchi simmetrici, le due sacche sono asportabili, e hanno un nuovo sistema di aggancio. Novità: la sacca sinistra racchiude la ruota di scorta con al centro la batteria di forma quadrata e il relativo raddrizzatore. Un semiguscio in lamiera

verniciato color alluminio fissato da un bullone centrale copre la parte inferiore della ruota.

Nella parte posteriore, sotto il "sellone" grigio chiaro di nuova forma, è ricavato un bauletto porta attrezzi con sportello a chiave, una soluzione adottata unicamente in questo modello. Il porta targa, fornito di

160GS



1962

serie, è in alluminio stampato.

Il fanale posteriore è identico a quello montato sul VS5, così come il manubrio e i relativi comandi.

Unica la serratura bloccasterzo.

Il tappetino centrale ha la stessa forma dei modelli di cilindrata inferiore.

Il parafango e le sacche laterali

hanno un motivo stampato e arrotondato con relativi profili in alluminio anticorrosione.

Il parafango è costituito da due semigusci saldati al centro, con bordatura di rinforzo nella parte inferiore, al centro c'è la crestina in alluminio lucidato.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiera faro, claxon, serratura sportello porta attrezzi, fanalino posteriore.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Lucidatura a specchio: manicotti manubrio, leve freno/frizione, messa in moto, pedale freno, fregi sacche e parafango.

- 1 "Sellone" grigio chiaro e particolare del bauletto porta attrezzi chiuso.
- 2 Serbatoio rialzato e bauletto aperto.
- 3 Vista della batteria, del raddrizzatore e del tamburo ruota posteriore.
- 4 Manubrio e comandi.



Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, bulloneria motore, molla cavalletto, coperchio raddrizzatore.

Il numero del telaio è posizionato nella parte posteriore destra all'al-

tezza dell'ammortizzatore.

Il numero del motore è sulla traversa nella parte anteriore all'altezza del tubo di scarico.

160GS



5 Motore visto da dietro.

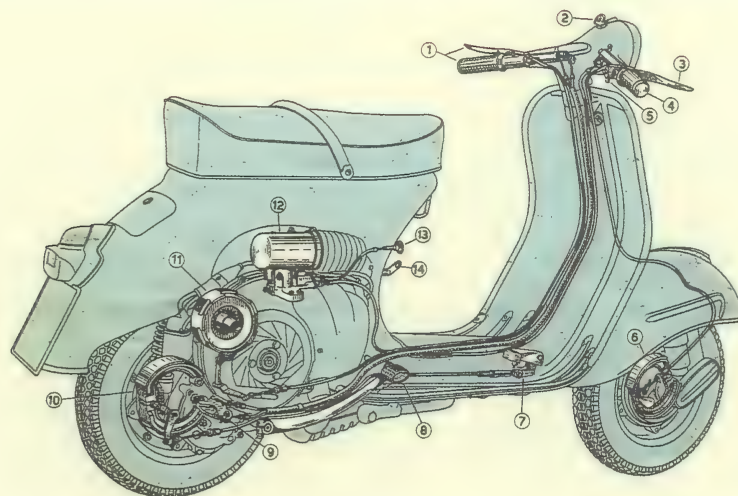
6 Ruota di scorta con copriruota.



7 Vista laterale del motore con in vista il filtro dell'aria.

8 Nuovo sistema di sospensione anteriore.

1



1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Commutatore a 5 posizioni e interruttore di accensione - 3. Leve freno anteriore - 4. Manopola comando gas - 5. Deviatore luci con pulsante per elecron - 6. Ceppi freno anteriore - 7. Pedale freno posteriore - 8. Pedale avviamento - 9. Settore cambio - 10. Ceppi freno posteriore - 11. Frizione - 12. Depuratore e carburatore - 13. Comando dispositivo «sterzi» - 14. Rubinetto miscela.

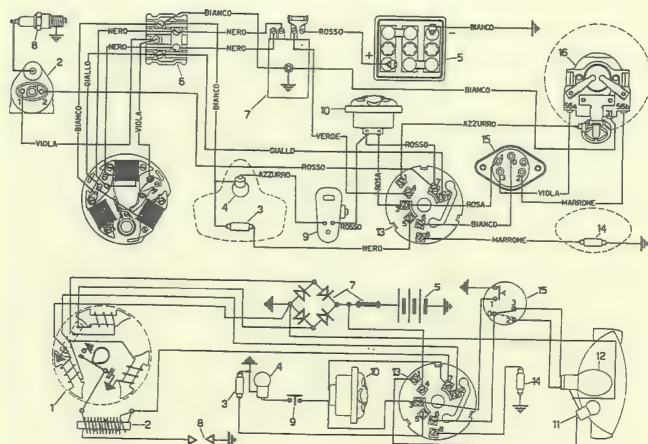
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

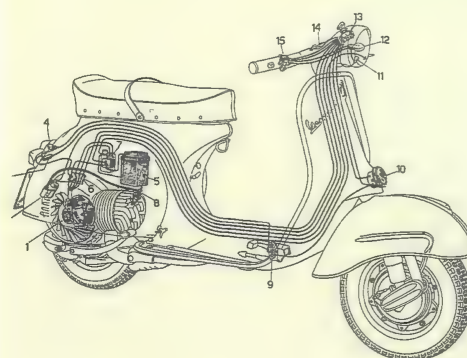
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



DIDASCALIE DELLE FIGURE 12 e 13

1. Volano magnete - 2. Bobina alta tensione - 3. Lampada per luce targa 6V - 3W - 4. Lampada per luce STOP 6V - 10W - 5. Batteria 6V - 12Ah - 6. Press. B.T. sul motore - 7. Raddrizzatore con fusibile - 8. Candela - 9. Interruttore Stop - 10. Avvisatore acustico - 11. Lampada per luce di città 6V - 3W - 12. Lampada biluca 6V - 25/55W - 13. Commutatore - 14. Lampada III. contatm. 6V-0,6W - 15. Deviatore con pulsantina per avvisatore - 16. Faro anteriore (vista dall'interno).

N. B. - I collegamenti elettrici nel commutatore (n. 13, fig. 13) sono attuati come segue (per le posizioni del commutatore P - O - 1 - 2 - 3 ved. la fig. 14):
Posiz. P: contatti 4 - 1 - 5;
Posiz. O: 1 - 5; Posiz. 1: 4 - 7; Posiz. 2: 4 - 1 - 5 - 7 - 8;
Posiz. 3: 4 - 7 e, separatamente, 2 - 5 - 6 - 8.

1962 160GS



Colore:

Grigio Biacca

Codice Max Meyer:

1.298.8714

Cerchi ruote,
coprивentola, copriruota
di scorta e mozzo
anteriore

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

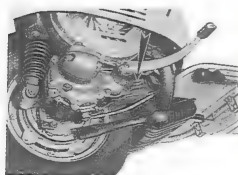


Antiruggine:

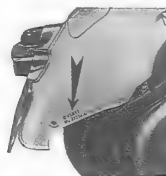
Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

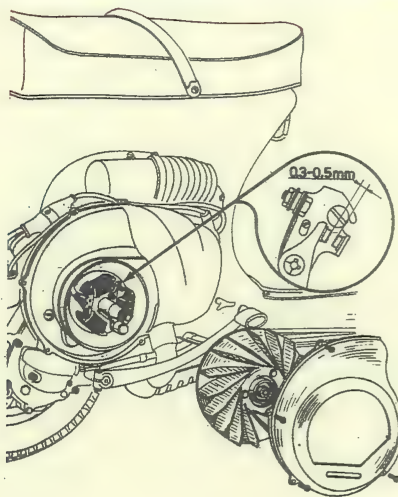
Dato matricolare:

VSB1T 001001

(inizio produzione)

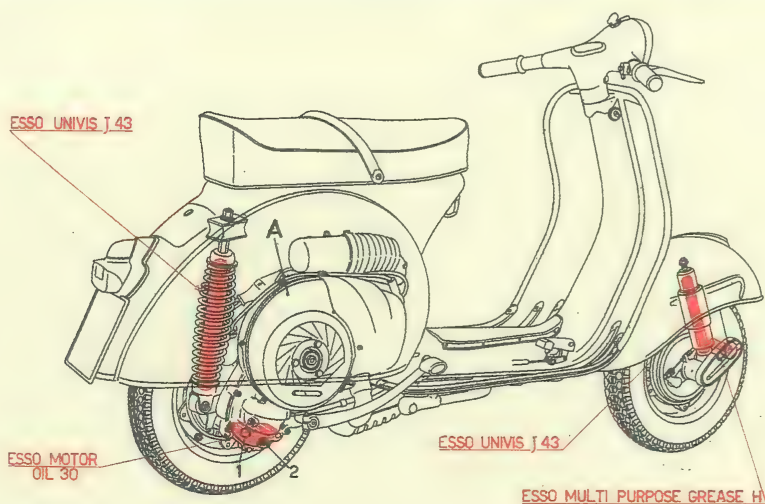
VSB1T 0029970

(fine produzione)



- 1) - Togliere il gruppo ventola, agendo sul dado centrale con la chiave a tubo di apertura 14 mm. Per effettuare l'operazione, ingranare la 1ª velocità.
- 2) - Porre il cambio in folle e regolare l'apertura delle puntine.

Registrazione apertura puntine platinato (da 0,3 mm a 0,5 mm).



A: Motore lubrificato dalle miscele Esso Mix 5% - T: Tappo carico olio - 2: Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1963

Vespa **160GS**



1963 1964

Motore

Come il modello precedente. Cambia la scatola del filtro aria che è di tipo piatto in fusione di alluminio.

Telaio

Sparisce la sacca porta attrezzi posteriore e viene montato dietro lo scudo anteriore un ampio baulet-

to a chiave con forme arrotondate che richiamano la linea del mezzo. Il sellone di colore nero opaco cambia forma rispetto al modello precedente.

Trattamenti galvanici

Come la serie precedente

La posizione del numero telaio e

del numero motore come la serie precedente.

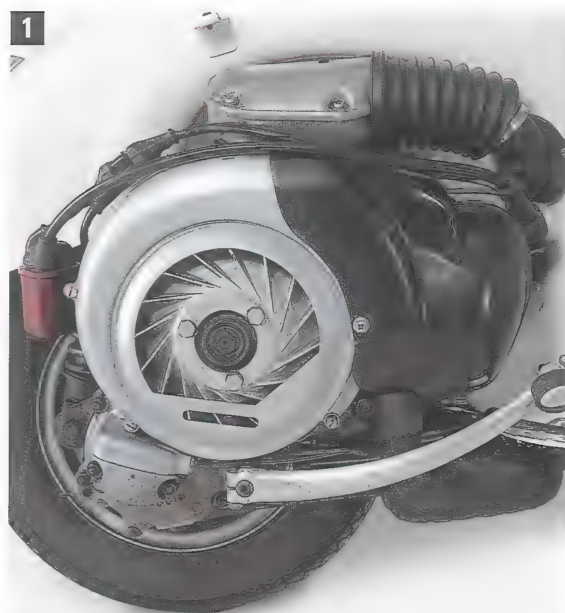


160GS

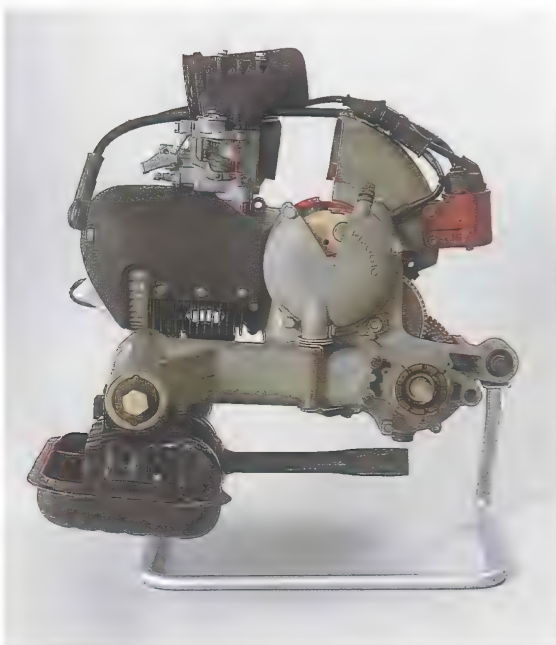


1963 1964

- 1** Motore con nuovo depuratore.
- 2** Vista dall'alto del manubrio con nuovo bauletto anteriore.
- 3** Particolare del telaio posteriore con scocca squadrata per alloggiare la targa.



Esploso del motore
160GS 1962.



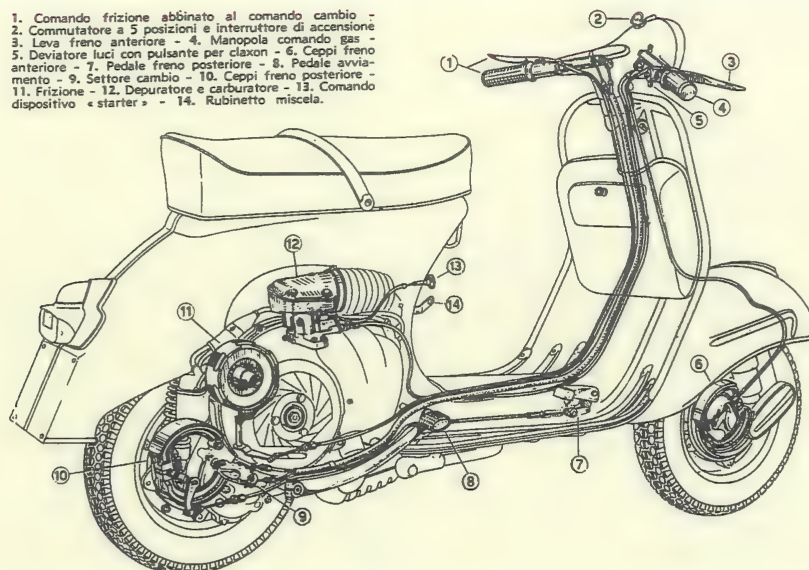
1963 1964

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera d'acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata da un dispositivo elastico con ammortizzatore idraulico a doppio effetto e molla elicoidale coassiali. La sospensione posteriore è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale
Motore:	a due tempi con distribuzione a luci incrociate, pistone a testa piatta
Alesaggio:	mm 58
Corsa:	mm 60
Cilindrata:	cm ³ 158,53
Rapporto di compressione:	1/7,3
Trasmissione:	il motore comanda direttamente la ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra della moto, agente sull'ingranaggio multiplo del cambio
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con materiale frizionante sui dischi conduttori. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a batteria; interruttore d'accensione comandato mediante chiave sul commutatore posto sopra il proiettore
Illuminazione:	l'energia elettrica per i dispositivi dell'impianto di illuminazione e segnalazione è fornita in c.a. e c.c. come segue: sono alimentati in c.a. direttamente dal volano magnete a 6 poli (tensione nominale d'impianto 6 V) le luci abb. e anabb., e la luce rossa posteriore. Sono alimentate in c.c. da una batteria 6V-12Ah, caricata dal volano magnete a mezzo di apposito raddrizzatore metallico, le luci di posizione ant. e post., l'avvisatore acustico e la luce d'arresto. Per l'illuminazione del contachilometri è prevista un'apposita lampada 6 V-0,6 W che può essere alimentata in c.a. e in c.c. Il proiettore ant., ø115, incorporato nel manubrio, è munito di lampada bilyce da 25/25 W (abb. e anabb.) e di lampada da 3 W (luce di città e di posizione). Il fanalino post., munito di trasparente rosso che ha anche la sede del catarifrangente, è dotato di lampada da 3W (per la luce rossa post., luce di posizione e luce targa) e di lampada da 10 W per la luce d'arresto
Freni:	ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano con leva sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile con pedale (sulla pedana destra), che aziona attraverso un apposito dispositivo (interruttore STOP) il segnale luminoso della luce d'arresto applicata sul fanalino posteriore
Ruote:	intercambiabili, hanno cerchi stampati in lamiera di acciaio; esse sono fissate a mezzo di 5 viti prigioniere su tamburi portanti fusi. I pneumatici hanno dimensioni 3,50-10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 9 l e dispositivo di riserva per l 1,8 circa - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva) e decantatore della miscela
Consumo:	l 2,8 per 100 Km
Velocità massima:	100 Km all'ora
Interasse ruote:	1220 mm
Larghezza max sul manubrio:	710 mm
Lunghezza max della moto:	1795 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto e con ruota di scorta:	110 Kg

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio -
2. Commutatore a 5 posizioni e interruttore di accensione
3. Lava freno anteriore - 4. Manopola comando gas -
5. Deviatore luci con pulsante per claxon - 6. Ceppi freno anteriore - 7. Pedale freno posteriore - 8. Pedale avviamento -
9. Settore cambio - 10. Ceppi freno posteriore -
11. Frizione - 12. Depuratore e carburatore - 13. Comando dispositivo « starter » - 14. Rubinetto miscela.



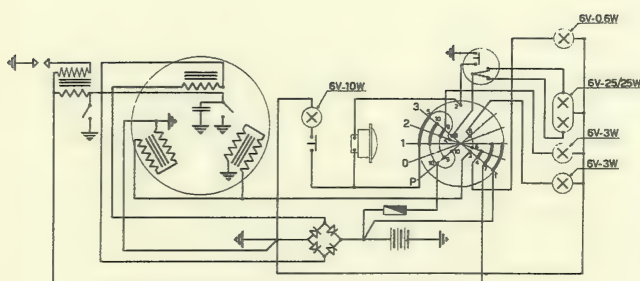
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

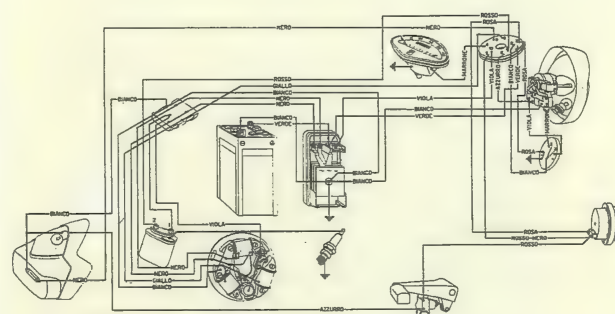
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



1963 1964 160GS



Colore:

Grigio biacca

Codice Max Meyer:

1.298.8714

Cerchi ruote,
copriventola, copriruota
di scorta e mozzo
anteriore in alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

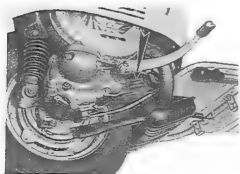


Antiruggine:

Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

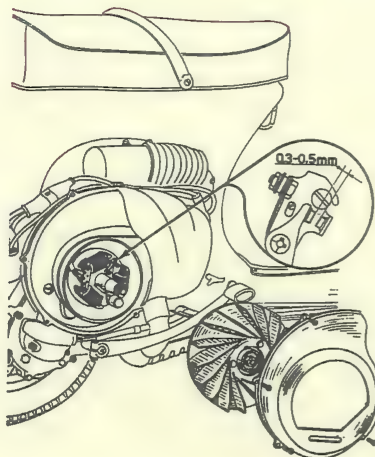
Dato matricolare:

VSB1 0029971

(inizio produzione)

VSB1 0061000

(fine produzione)



- 1) - Togliere il gruppo ventola, agendo sul dado centrale con la chiave a tubo di apertura 14 mm. Per effettuare l'operazione, ingranare la 1.a velocità.
- 2) - Porre il cambio in folle e regolare l'apertura delle puntine.

Registrazione apertura puntine
platinato (da 0,3 mm a 0,5 mm).

ESSO AMMORTIZZATORI
A 43

ESSO MOTOR
OIL 30

ESSO AMMORTIZZATORI A 43

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

A: Motore lubrificato dalla miscela Esso Mix 5% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1963

Vespa 50



1963

Motore

Completamente nuovo sia nella forma che nella disposizione, non ha più il cilindro orizzontale ma a 45° e la frizione ha grandi dimensioni e un nuovo disegno. Il cambio è a tre marce. La crociera incorpora il settore che agisce tramite due sfere compresse da una molla cen-

trale. Il motore è oscillante su silentblock in gomma e montato come tutti i motori Piaggio.

Il carburatore è un Dellorto da 14 mm. ed è collegato al motore tramite un collettore d'aspirazione molto lungo. Il carburatore è posizionato all'interno del telaio.

Telaio

Il telaio è molto stretto ed è caratterizzato da sacche incorporate che ne fanno parte integrante. Un piccolo sportellino asportabile sul lato destro, permette l'accesso alla candela e al volano.

Il piccolo manubrio in fusione è aperto nella parte sottostante con la



predisposizione per il parabrezza. Il faro tondo di marca Siem è incorporato nel manubrio senza nessuna cornice; l'interruttore dei fari è cromato e come in tutti i ciclomotori ha soltanto la luce di posizione e anabbagliante.

Nella parte superiore del manubrio c'è un foro cilindrico chiuso da un

tappo in plastica con lo stemma Piaggio in rilievo. Togliendo il tappo è possibile montare il contaghiometri (accessorio).

La sospensione anteriore ha un unico ammortizzatore a tamponi di gomma con molla incorporata.

La ruota è da 9", sempre intercambiabile, è fissata al tamburo da 4

bulloni con serraggio conico, del tipo adottato sulle auto, la misura dei pneumatici è di 2 3/4 x 9. Il parafango è costituito da due semigusci con bordo al centro, come la scocca. I profili della pedana sono completamente in gomma e sono fissati alla stessa con piccoli cunei in gomma. Le due esterne sono fissate



1963

alle estremità con due rivetti incorporati nel profilo.

La scritta "Vespa 50", di spessore finissimo in alluminio autodesivo verniciato blu scuro, ha un corsivo nuovo. Nelle prime serie la scritta era in alluminio rivettata al telaio.

Lo scudetto Piaggio è in alluminio o serigrafato. Il fanalino posteriore

Siem in fusione di alluminio è verniciato ed il trasparente ha il cattediotro incastonato.

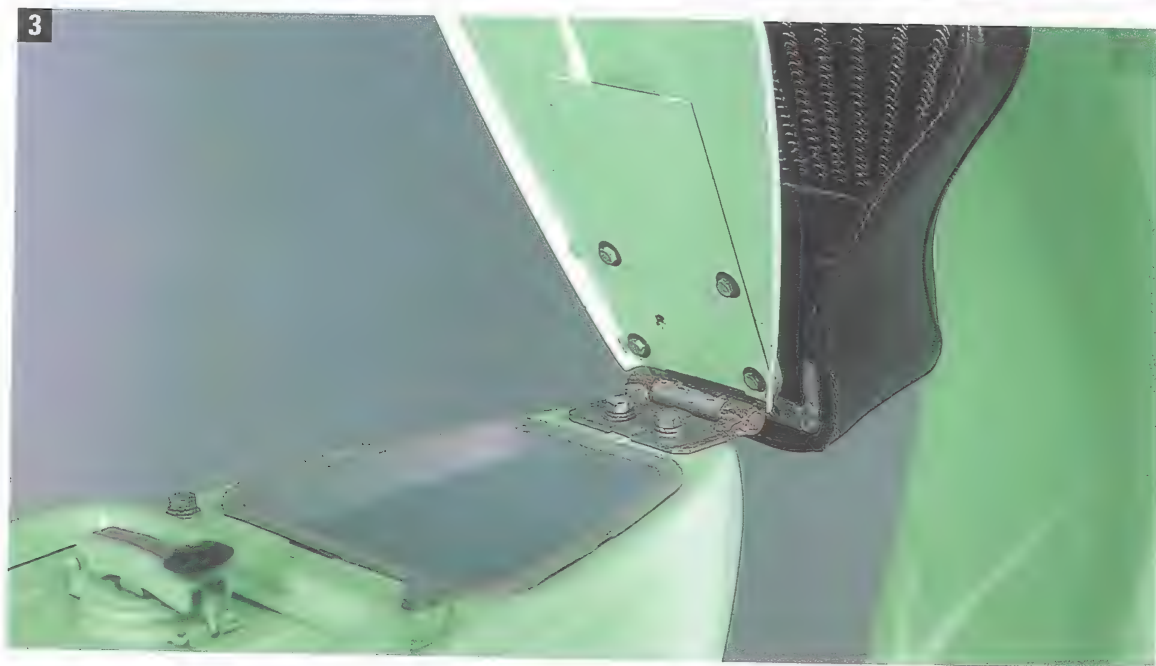
La sella è fissata ad una piastra triangolare che fa anche da coperchio al contenitore porta attrezzi che è di plastica. Per accedere al carburatore si deve togliere il portaggetti. Il portapacchi è formato

da un profilo in lamiera stampata che segue il disegno del serbatoio. Questo modello è l'ultimo progetto riconducibile all'Ing. Corradino D'Ascanio.

Trattamenti galvanici

Cromatura: riparo copripolvere serratura, claxon.

- 1 Motore senza sportellino con copriventola verniciata.
- 2 Vista del complesso ruota-motore posteriore
- 3 Vista sella con coprivano porta attrezzi.



Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, coprimozzo anteriore.

Zincatura: cavalletto e staffe, viti leva freno e frizione, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molle e bullone ammortizzatore posteriore, molla cavalletto, copricilindro.

Alluminio grezzo: pedale freno poste-

riore e leva messa in moto

Il numero del motore è situato nella parte posteriore del motore all'altezza dell'attacco ammortizzatore; il numero del telaio nel vano sportello motore.



4 Vista dello sportellino coprimotore chiuso.





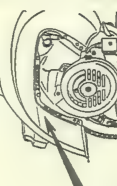
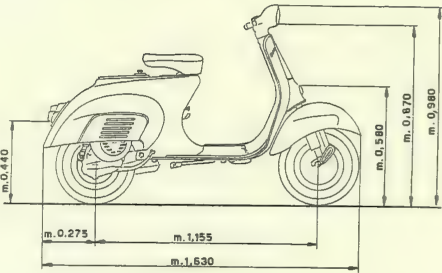
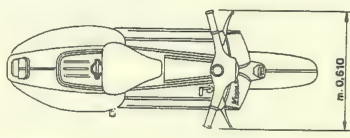
5 Particolare del fanalino posteriore.



6 Sospensione anteriore.

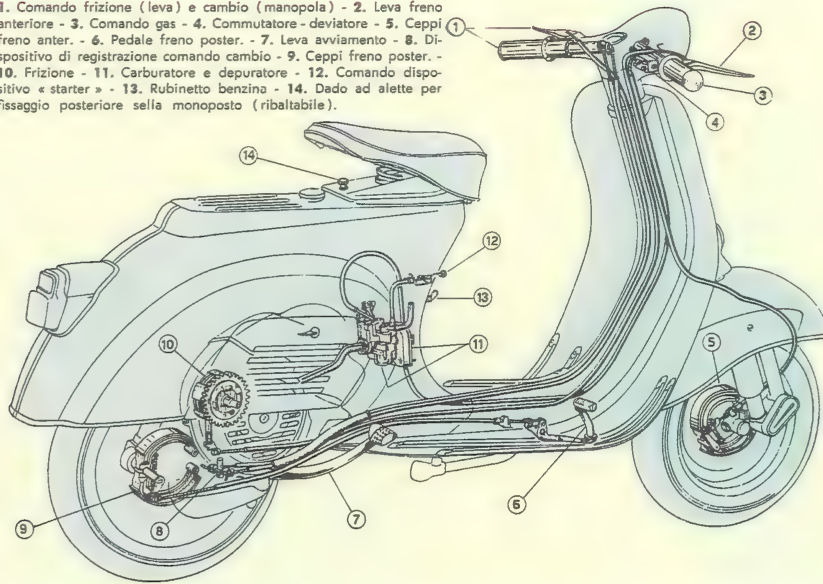
1963

Caratteristiche

 PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA	CICLOMOTORE a due ruote "VESPA 50 MOD. V5A."	Mod. I.G.M. 405 ANNO 1963 Aggiornato al mese di Aprile 1968
	Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 3308 OM in data 10 Settembre 1963. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.	
		IGM 3308 OM V5A1T 0123456789 ☆ PUNZONATURA (cassineti e grandezza al verno) Posizione Maniglia sulla scocca
<p>• TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.</p> <p>Posti n. 1. Il poggiatesta è costituito dalla pedana.</p> <p>DIMENSIONI</p> <p>Lunghezza max m. 1,630 Larghezza max m. 0,610 • Passo (e scarico) m. 1,155 Altezza max m. 0,980</p> <p>PESI Peso a vuoto (Kg. 70,5 + Kg. 70 conducente) = Kg. 140,5</p> <p>SOSPENSIONI: anteriore ad elementi in gomma; posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico.</p> <p>RUOTE con cerchio da 17,5 - 9".</p> <p>Pneumatici { anteriore : 2, 3/4 - 9" posteriore : 2, 3/4 - 9"</p> <p>• FRENI v. retro.</p> <p>IMPIANTO ELETTRICO Magnete volano: Volt 6 - Watt 20. Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 105 mm; lampade 15 W - 6 V e 15 W - 6 V. Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione): lampada 6 V - 5 W; catadiottro posteriore. Avvisatore acustico situato sul copristerzo.</p>	<p>MOTORE</p> <p>• Denominazione: V5A 1 M • Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio. • Tempi n. 2 • Cilindri n. 1 • Diametro mm. 38,4 • Corsa mm. 43 • Cilindrata totale cmc. 49,77 Rapporto di compressione 7,2 • Potenza max effettiva IGM. { C.v. 1,45 a giri/1' 4500</p> <p>RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.</p> <p>FRIZIONE: a dischi multipli.</p> <p>CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI N°. 3 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.</p> <p>• Trasmissione primaria: motore - cambio 18/67.</p> <p>Cambio di velocità: prima z: 10/60 22,33 seconda z: 16/54 12,56 terza z: 22/47 7,95</p> <p>• Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 38,6 Rapporto totale motore - ruota = 1/7,95</p> <p>TRASMISSIONE (tip): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.</p> <p>PRESTAZIONI: 1 Km. { partenza da fermo . . . Km/h 37,4 lanciato Km/h 39,5 consumo 1/100 Km. 1,48</p> <p>SERBATOIO: capacità totale litri 5,2 di miscela benzina-olio.</p> <p>SILENZIATORE: (v. retro).</p>	
• Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).		

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).



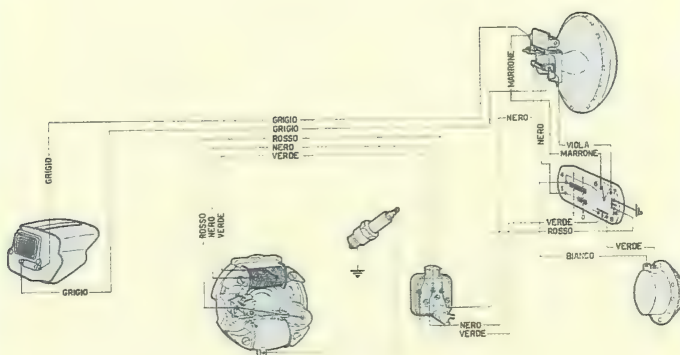
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Installazione impianto elettrico sulla moto.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3

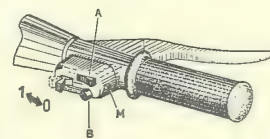
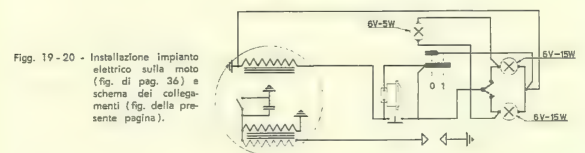


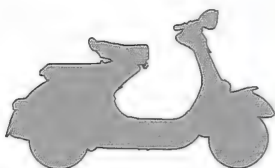
Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci del proiettore e fanalino - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

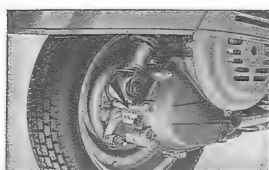
1963 50



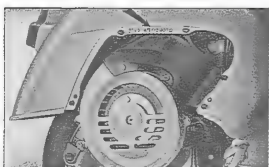
Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301



Antiruggine:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

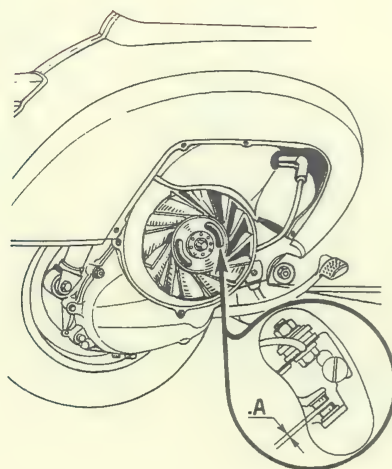


Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 1001
(inizio produzione)
V5A1T 6960
(fine produzione)

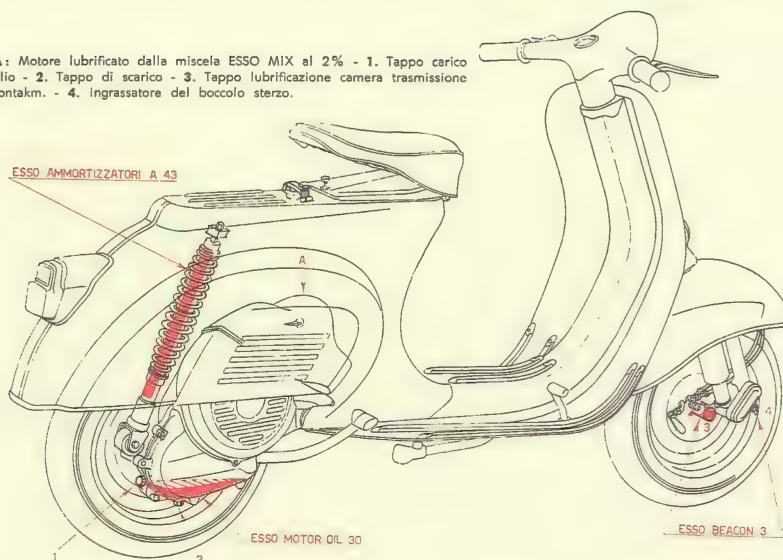


4

Registrazione apertura puntine
platinare (da 0,3 mm a 0,5 mm).

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico
olio - 2. Tappo di scarico - 3. Tappo lubrificazione camera trasmissione
contakm. - 4. Ingrassatore del boccolo sterzo.

5



Lubrificazione.

1963

Vespa 90



1963

Motore

Il motore è derivato dalla Vespa 50 V5A1. Cambiano alesaggio e corsa: rispettivamente 47 mm e 51 mm per una cilindrata totale di 88,5 cc. Rapporti del cambio adeguati.

Telaio

Le ruote sono da 10" e i cerchi hanno la stessa linea del modello 50.

Il bordo scudo è in alluminio anticorrosione. I profili e i puntalini della pedana sono in alluminio con gomma.

Nel manubrio che è lo stesso della

Vespa 50, è di serie il contachilometri Veglia, a forma rotonda con fondo bianco e stemma Piaggio.

L'ammortizzatore anteriore è rinforzato e del tipo idraulico a doppio effetto.

La scritta "Vespa 90", come quella della Vespa 50, è blu scuro (nelle prime serie era rivettata allo scudo).



La sella di colore blu scuro è dotata di maniglia passeggero in tinta. Lo stesso veicolo poteva essere fornito con sella biposto come optional.

Il fanalino posteriore è uguale a quello della Vespa 50, ha però dimensioni maggiori e incorpora la luce stop.

Il piantone sterzo e il coprivotola sono verniciati dello stesso colore della Vespa.

Trattamenti galvanici

Sono uguali al modello 50 dello stesso anno. Il numero del telaio e il numero di motore sono nelle stesse posizioni della Vespa 50.



1963

1 Vista 3/4 anteriore con
sella biposto.

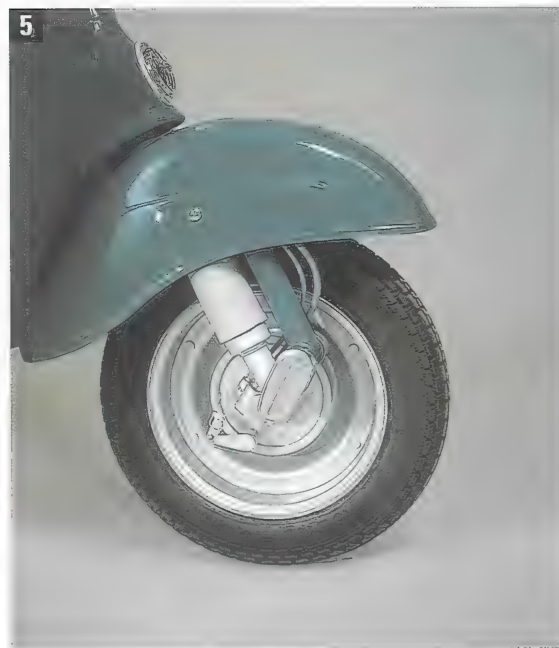
1





2 Particolare posteriore del motore.

3 Vista laterale del motore con coprivolano verniciato.



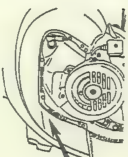
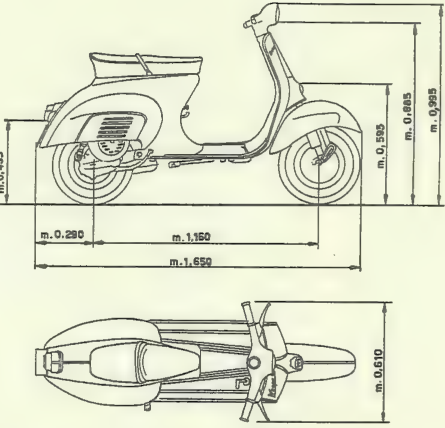


4 Vista della sella con maniglia passeggero e coprivano porta attrezzi.

5 Particolare della sospensione anteriore.

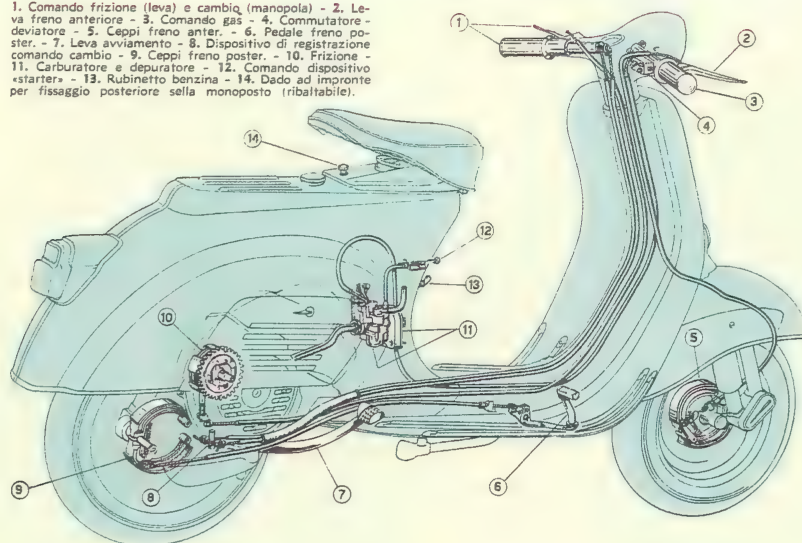
1963

Caratteristiche

 PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA	MOTOCICLO "VESPA 90 MOD. V9A,"	Mod. I.G.M. 425 ANNO 1963 Aggiornato al mese di Giugno 1965
	Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 3314 OM in data 13 Settembre 1963. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T.U. 15. 6. 1959 n. 393.	PUNZONATURA (caratteri e grandezza al mm) 
		IGM 3314 OM V9A1T ☆ 0123456789☆ Posizione stampigliata nella scocca
<p>■ TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.</p> <p>Posti n. 2 (compreso il conducente).</p> <p>Il poggiatesta è costituito dalla pedana.</p> <p>DIMENSIONI</p> <p>Lunghezza max m. 1,650</p> <p>Larghezza max m. 0,610</p> <p>Passo (a scarico) m. 1,160</p> <p>Altezza max m. 0,995</p> <p>PESI</p> <p>Peso a vuoto (Kg. 74,5 + Kg. 70 conducente) = Kg. 144,5</p> <p>■ Peso complessivo (2 persone) = Kg. 214,5</p> <p>SOSPENSIONI: molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.</p> <p>RUOTE con cerchio da 2,10".</p> <p>Pneumatici { anteriore: 3,00 - 10" posteriore: 3,00 - 10"</p> <p>■ FRENI v. retro.</p> <p>IMPIANTO ELETTRICO</p> <p>Magnetone volano: Volt 6 - Watt 30</p> <p>Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 105 mm.; lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.</p> <p>Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce farga): lampade 6 V - 5 W, 6 V - 10 W; catodi di vetro posteriore.</p> <p>Avvisatore acustico situato sul copristerzo</p>		<p>MOTORE</p> <p>■ Denominazione: V9A 1 M</p> <p>■ Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.</p> <p>■ Tempi n. 1</p> <p>■ Cilindri n. 1</p> <p>■ Diametro mm. 47</p> <p>■ Corsa mm. 51</p> <p>■ Cilindrata totale cmc. 88,5</p> <p>■ Potenza fiscale Cv. 2</p> <p>■ Rapporto di compressione Cv. 7,2</p> <p>■ Potenza max. effettiva a giri/1' 5250 Cv. 3,6</p> <p>RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.</p> <p>FRIZIONE: a dischi multipli.</p> <p>CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI:</p> <p>N. 3 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.</p> <p>■ Trasmissione primaria: motore - cambio 22/63.</p> <p>Rapp. totali</p> <p>Cambio di velocità: prima z: 10/60 17,18 seconda z: 16/54 9,65 terza z: 22/47 6,12</p> <p>■ Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 64,6</p> <p>Rapporto totale motore - ruote = 1/6,12</p> <p>TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.</p> <p>PERFORMANCE: 1 litro { con solo pilota Km/h 44,5 con due persone Km/h 37,7 con due persone Km/h 42,5 nome CUNA Km/h 49,2 Consumo { con due persone 1/100 Km: 1,74 con due persone nome CUNA 1/100 Km: 2,02</p> <p>SERBATOIO: capacità totale litri 5,2 di miscela benzina-olio.</p> <p>SILENZIATORE: (v. retro).</p>
■ Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).		

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad impronte per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).



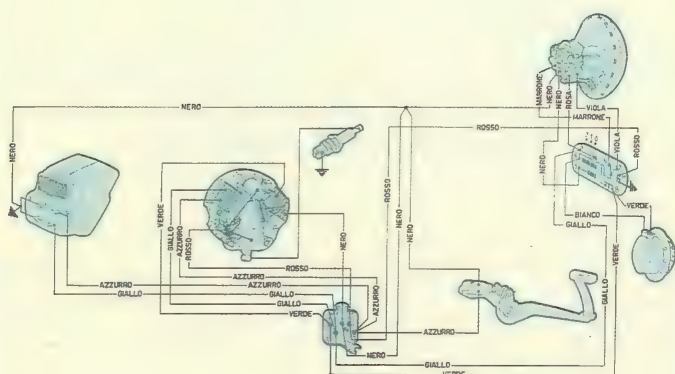
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Installazione impianto elettrico sulla moto.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3

Fig. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

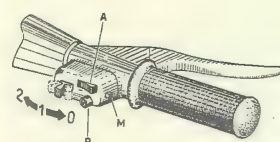
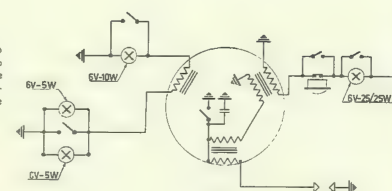
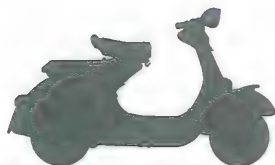


Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster.
- 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

1963 90



Colore:

Blu

Codice Max Meyer:

1.298.7220

Ruote e mozzo anteriore

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983

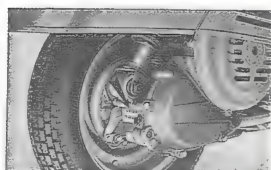


Antiruggine:

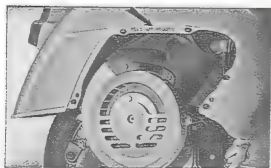
Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

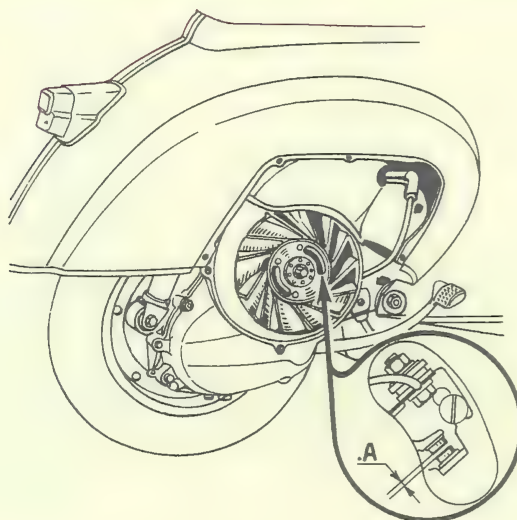
Dato matricolare:

V9A1T 1001

(inizio produzione)

V9A1T 25000

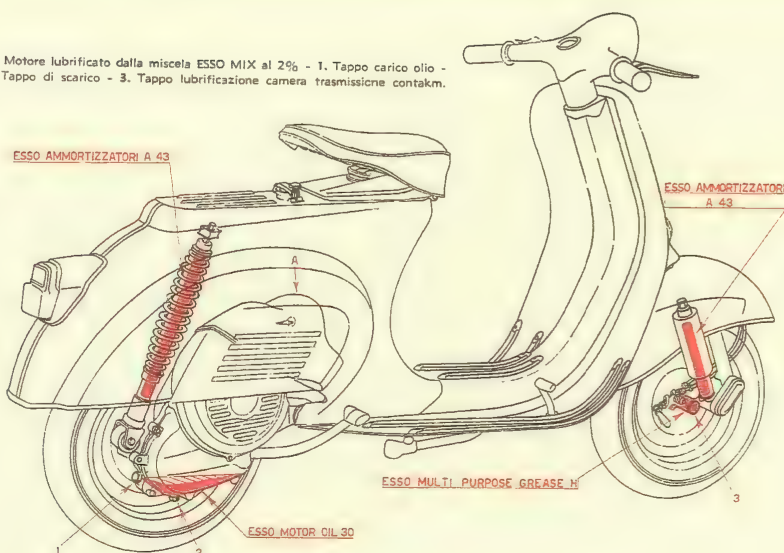
(fine produzione)



A - (Apertura max.) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine
platinare

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio -
2. Tappo di scarico - 3. Tappo lubrificazione camera trasmissione kontakm.



Lubrificazione.

1963

Vespa **125**



1963

Motore

Caratteristiche identiche alla VNB4 del 1962. Unica novità: viene montato il cambio a 4 marce.

Telaio

Identico alla VNB4 del 1962.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della VNB4 del 1962. Il numero del motore e il numero del telaio sono nelle stesse posizioni dei modelli precedenti.





1963

1 Vista del manubrio con inserimento della quarta marcia.

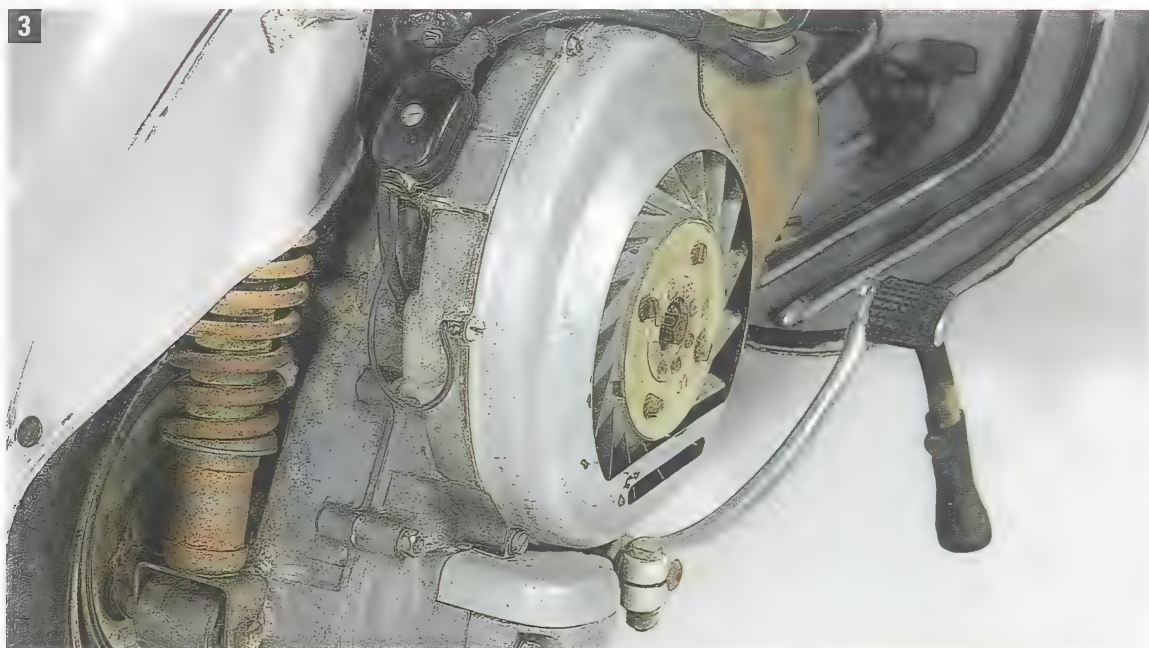
2 Vista della parte interna dello scudo anteriore con la decalcomania che prescrive le norme di rodaggio.

1



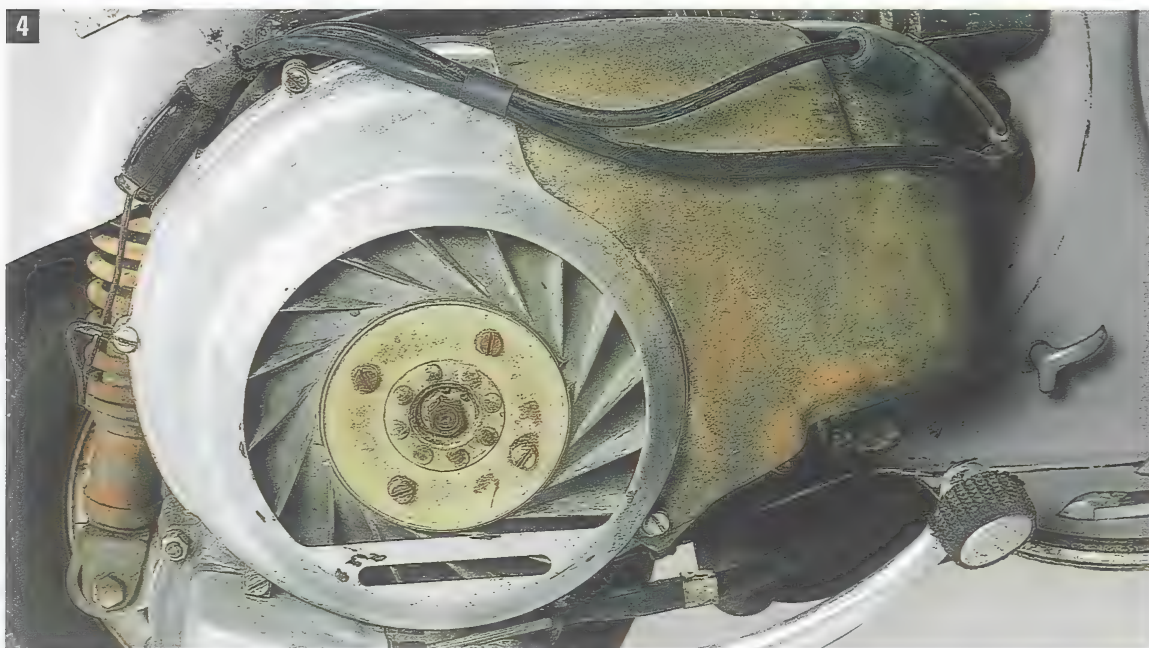
2





3 Vista 3/4 posteriore del motore.

4 Vista laterale del motore.



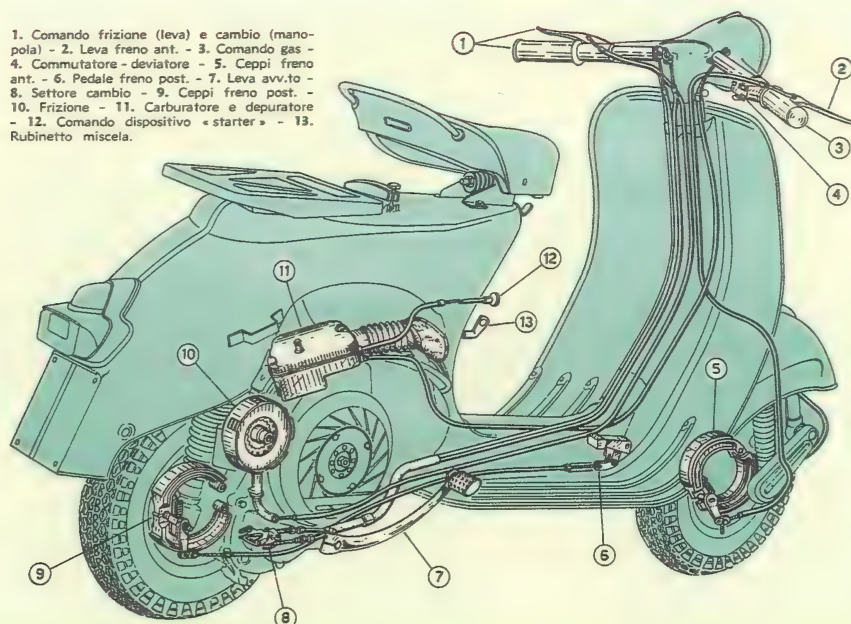
1963

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.
Motore:	a due tempi con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli; tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzatori sono i seguenti: il proiettore anteriore, ø 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città). Il fanalino posteriore, con catarifrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). Avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	1 l di miscela ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km all'ora
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	655 mm
Lunghezza max della moto:	1745 mm
Altezza max della moto:	985 mm
Altezza minima da terra:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	84 Kg

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.



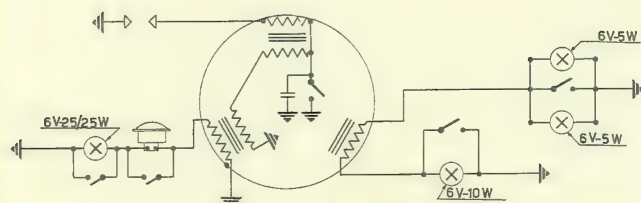
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

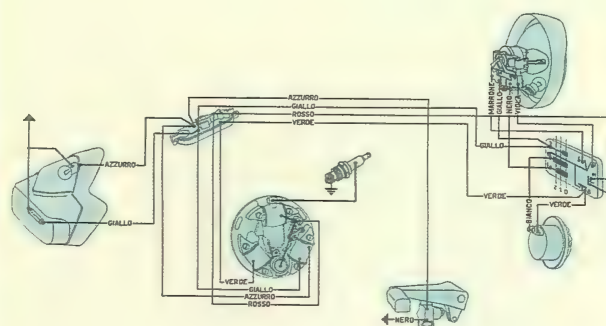
2



AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3



1963 125



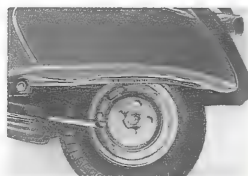
Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

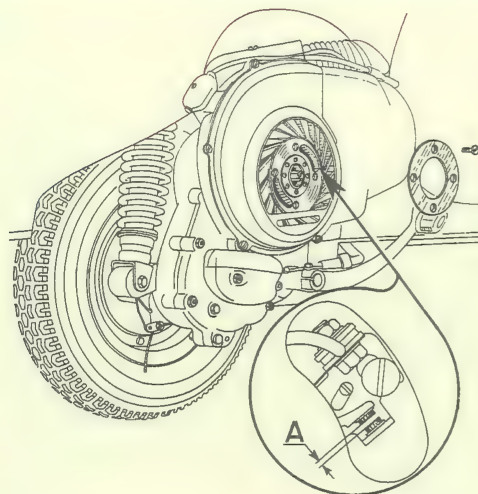


Posizione numero motore



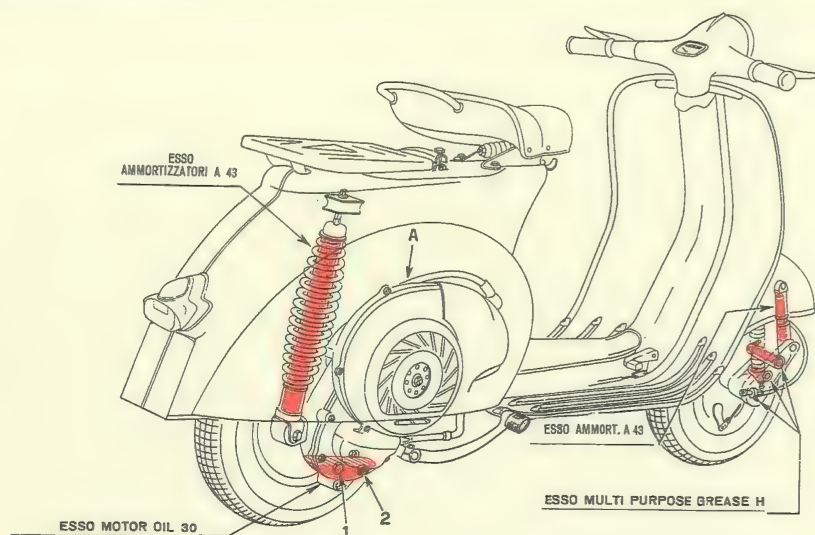
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB5T 1001
(inizio produzione)
VNB5T 043240
(fine produzione)



A - (Apertura max) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine
platinato (tra 0,3 e 0,5 mm)



A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1963

Vespa 150



1963

Motore

Identico al modello precedente. Cambia il carburatore che è un Dellorto SI 20/17C; successivamente, dal numero di telaio 31001 viene montato il carburatore Dellorto SI20/17D

Telaio

È uguale al modello VBB1 solamente che nella parte posteriore la Vespa diventa squadrata e predisposta per l'alloggiamento della targa. I dadi e le colonnette porta ruota sono rinforzati, aumentando il diametro da 8 a 10 mm. Sparisce la ripresa sul dado.

In questo modello è modificato l'impianto elettrico: viene tolta la batteria e il claxon è a corrente alternata.

Il colore del veicolo è un pastello blu medio.

I profili della pedana hanno le stesse dimensioni di quelli montati sul 125.



Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della VBB1.

Le posizioni del numero telaio e del numero motore sono come nella VBB1.

150



1963

- 1** Particolare della scocca posteriore più squadrata per l'alloggio della targa e vista dei nuovi dadi ruota.



2



- 2** Vista del manubrio con la nuova numerazione del contachilometri più piccola rispetto al modello VBB1.
- 3** Ruota di scorta, accessorio raramente montato posteriormente su questo modello. Il cuscino per passeggero e la pedana laterale fissata sulla sacca porta attrezzi non erano montati di serie.

3



1963

Caratteristiche

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO

VESPA 150/VBB (vedere pag. 4)

ANNO
1960

Per la serie successiva
vedere pagine seguenti.

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1380 OM in data 6 ottobre 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

Side view dimensions: m. 0.400, m. 0.350, m. 1.180, m. 1.745, m. 1.020, m. 0.672, m. 0.967, m. 0.670.

Top view dimensions: m. 0.710.

☆ VBB1T*0123456789

Posizione
dell'alimentatore
sulla bocca

IGM 1380.OM

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se
munito di sellino e maniglia.
Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1.745
Larghezza max	m. 0.710
Passo (a scarico)	m. 1.180
Altezza max	m. 1,020

PESI

Tara (Kg. 93 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 163
Il l. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed
ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore 3.50" x 8"
posteriore 3.50" x 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnetoe volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 7

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115;
lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione,
indicatore d'arresto e luce larga; lampade 6V - 3W;
6V - 10W; catadiotro posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE

Denominazione:	VBB 1 M
Funzionamento:	a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
Tempi	n. 2
Cilindri	n. 1
Diametro	mm. 57
Corsa	mm. 57
Cilindrata totale	cmc. 145,45
Potenza fiscale	Cv. 3
Rapporto di compressione	Cv. 6,8
Potenza max effettiva	{ a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano
sul manubrio - n. 4 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore-ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza litri/100 Km.
1	22/67	13/57	22 x 13 67 x 57	25,72
2		17/52	22 x 17 67 x 52	36,87
3		22/48	22 x 22 67 x 48	51,84
4		27/42	22 x 27 67 x 42	72,5

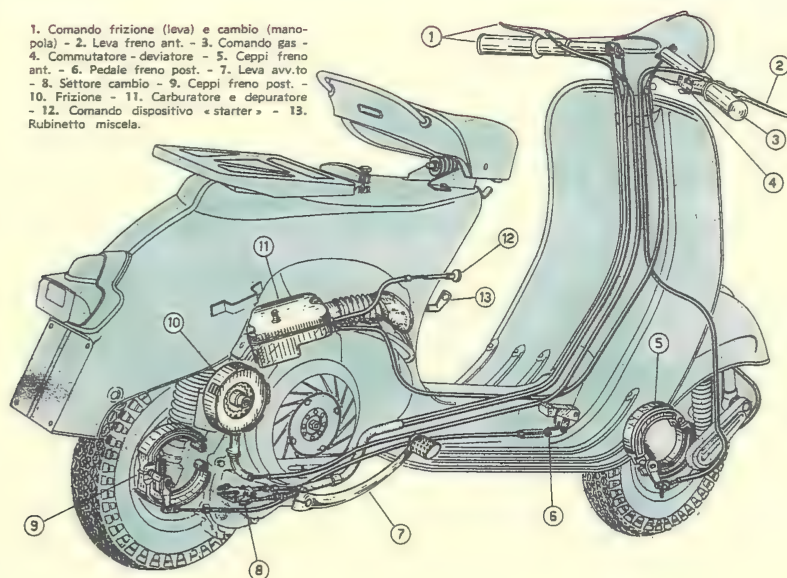
TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre
in presa.

PRESTAZIONI { 1 km. partenza da fermo: sec. 49"25/100; Km/h 72,2
lanciato sec. 41" 5/100; Km/h 87
Velocità max effettiva : Km/h 87
Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,12

SERBATOIO: Capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE (v. retro).

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.



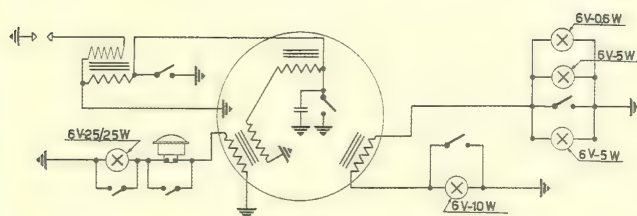
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

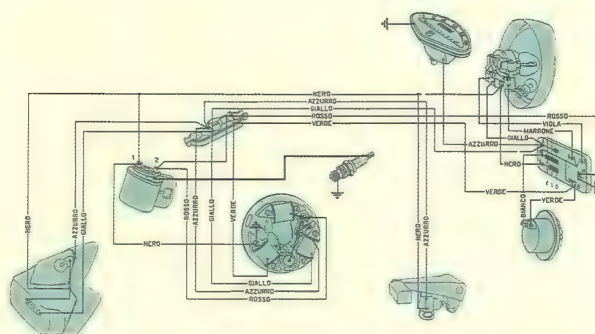
2



AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

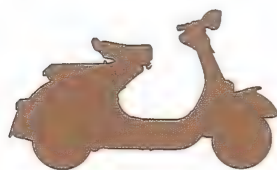
3



1963 150



Colore:
Blu medio
Codice Max Meyer:
1.298.7213
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

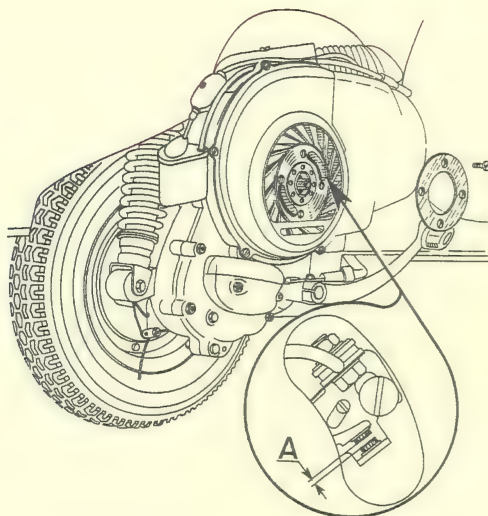


Posizione numero motore



Posizione numero telaio

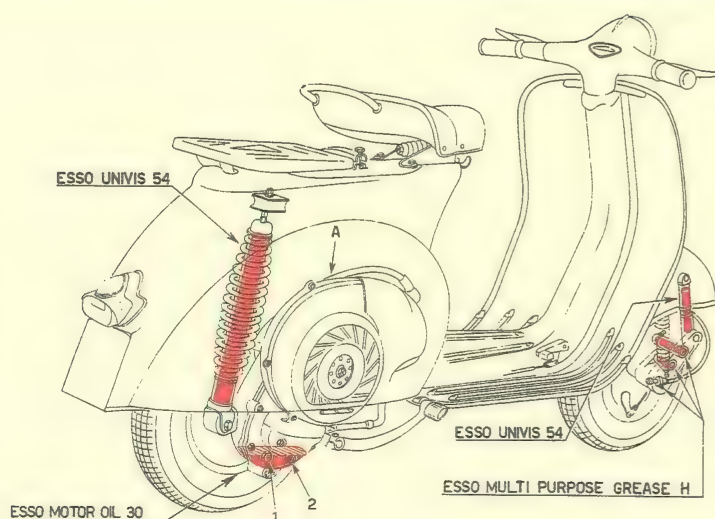
Dato matricolare:
VBB2T 146001
(inizio produzione)
VBB2T 280148



4

A - (Apertura max) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine
platinate (tra 0,3 e 0,5 mm).



5

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1963

Vespa **150GL**



1963

Motore

È derivato dal modello VBB1. Il carburatore è un Dellorto SI20/17D. Cambiano i rapporti che si adeguano alla ruota da 10". Cambia il gruppo termico che mantiene lo stesso alesaggio e corsa.

Il pistone è bombato, sparisce il deflettore, la testa è ad alta turbo-

lenza. Con queste innovazioni il veicolo migliora sia in coppia che in prestazioni.

Telaio

Il veicolo è la versione lusso del modello 150, con una linea rivoluzionaria. Le grandi sacche sono più squadrate così come il parafango.

Le guarnizioni sono di dimensioni maggiori e di nuovo disegno. La sella biposto era disponibile come optional. Ruote maggiorate a 10", tamburi e freni uguali alla GS VS5 del 1959.

Il manubrio è fuso in lega leggera ed il faro ha una forma trapezoidale, per la prima volta è aperto nella



parte bassa con il manicotto del cambio e del gas a vista.

Questi sono coperti da due parapolvere in lamiera verniciata dello stesso colore della Vespa, fissati da 4 viti da 8 mm a testa bombata in alluminio, che una volta tolte, permettono di montare le staffe del parabrezza con bulloni in acciaio. Si tratta di

un nuovo sistema di montaggio del parabrezza. E' parte integrante dello scudo anteriore più aerodinamico, la calandra copristerzo dove viene alloggiato il claxon. Il parafrangente anteriore è più ampio per adattarsi alla ruota di maggiori dimensioni, il fregio è più evidente. Ai lati due modanature in alluminio

anticorodal coprono sulla parte destra i bulloni fissaggio parafrangente. Lo stesso motivo si ripete sulle sacche posteriori. E' montato di serie il gancio borsa in fusione di alluminio, nella parte superiore del telaio, sotto la sella. Lo scudetto Piaggio è in plastica trasparente. La scritta "Vespa GL" ha una nuova grafica di

150GL



1963

colore blu scuro come il coprisella e la maniglia passeggero che è in acciaio ricoperto di plastica. Il gruppo ottico che richiama la forma squadrata del veicolo, ha una cornice cromata, marcata Siem. Anche il fanalino posteriore, rettangolare cromato, si adegua alla nuova linea. Il claxon, a corrente continua, è

dello stesso tipo montato sul VS5 del 1959. La guarnizione, di nuova forma, è grigia.

Lo scudo anteriore ha il bordo in alluminio anticorodal.

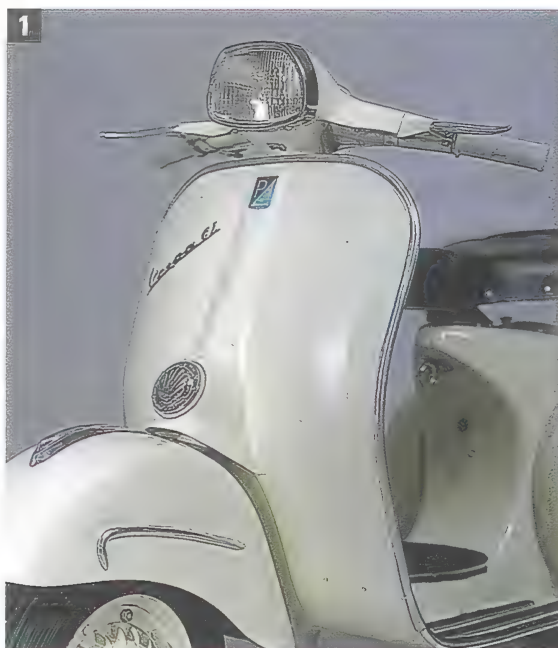
Anche questa, come la Vespa 50, monta il nuovo antifurto Neiman.

Trattamenti galvanici

Cromatura: viti leve freno/frizione, claxon, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere antifurto sterzo, serratura bauletto.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi e ruota e bulloneria in genere.

- 1 Vista anteriore con il nuovo faro trapezoidale.
- 2 Interno sacca porta attrezzi.
- 3 Pedale freno con l'innovativo soffietto parapolvere al cavo freno.



Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bulloneria motore, cuffia copricilindro.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, pedale freno, gancio cofano motore, modanature sacche e parafrango, cretina parafrango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio

borsa, leva rubinetto miscela, bordo scuro.

Le borchiette copridadi mozz e i listelli tappetino centrale sono di acciaio inox.

Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

150GL



4 Vista 3/4 posteriore del motore.



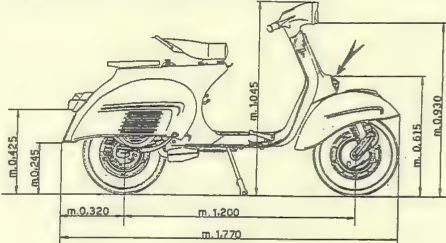
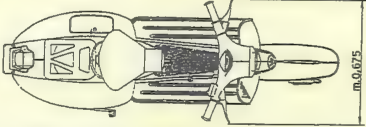
5 Vista dei comandi.

6 Adesivo con norme per il rodaggio.



1963

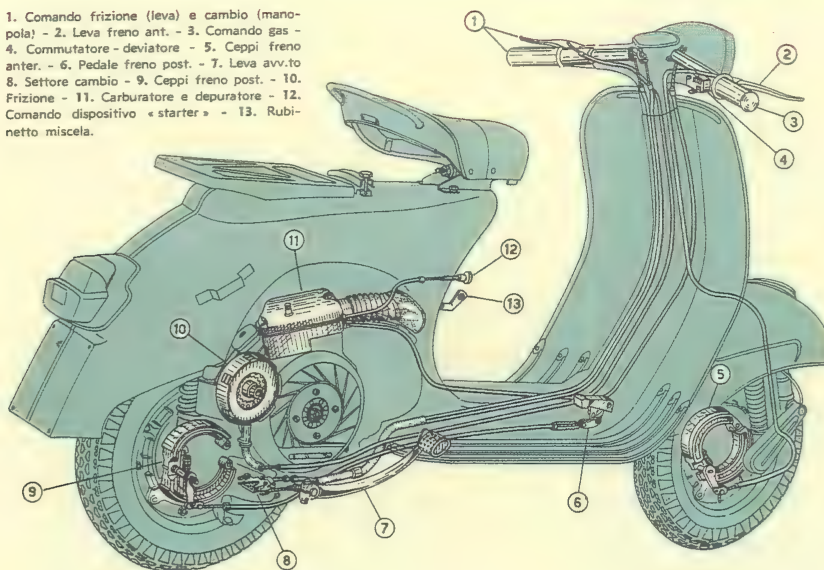
Caratteristiche

 PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA		Mod. I.G.M. 405 MOTOCICLO VESPA G.L. MOD. VLA	ANNO 1962
		Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 2878 OM in data 8 novembre 1962 È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.	PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)
* N.B. - Il rilascio della prima dichiarazione di conformità è avvenuto con il veicolo avente il n. VLA 1T 01001 di telaio. L'ultima dichiarazione di conformità si riferisce al veicolo avente il n. di telaio. (Verrà reso noto a produzione ultimata).			
		IGM2878.OM VLA 1T 0123456789 (* vedere N.B.)	
TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante. Posti n. 2 (compreso il conducente). Il poggiatesta è costituito dalla pedana.		MOTORE * Denominazione: VLA 1 M * Funzionamento: a ciclo Otto, con miscela benzina-olio. * Tempi: n. 2 * Cilindri: n. 1 * Diametro: mm. 57 * Corsa: mm. 57 * Cilindrata totale: cmc. 145,45 * Potenza fiscale: C.v. 3 Rapporto di compressione: C.v. 6,25 * Potenza max effettiva I.G.M.: a giri/1' 5000	
DIMENSIONI Lunghezza max m. 1,770 Larghezza max m. 0,675 Passo (a scarico) m. 1,200 Altezza max m. 1,045		RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo. FRIZIONE: a dischi multipli.	
PESI Peso a vuoto Kg. 100 + Kg. 70 Kg. 170 Peso complessivo (2 persone) Kg. 240		CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI: n. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro. * Trasmissione primaria: motore-cambio.	
SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.		z: 22/67 = 1; 3,045 Cambio di velocità: prima z: 12/57 = 1; 4,750 seconda z: 16/54 = 1; 3,375 terza z: 20/49 = 1; 2,450 quarta z: 25/45 = 1; 1,800	
RUOTE con cerchio da 2,10"		Velocità calcolata al n° giri di massima potenza Km/h 70,32 Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,481	
Pneumatici { anteriore: 3.50 10" } { posteriore: 3.50 10"		TRASMISSIONE (Hipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.	
FRENI v. retro.		partenza da fermo { col solo pilota sec. 51; Km/h 70 { con due persone sec. 53,4; Km/h 67,2 lancio { col solo pilota sec. 44,6; Km/h 80,6 { con due persone sec. 44,6; Km/h 80,6	
IMPIANTO ELETTRICO Magnete volano: Volt 6 - Watt 35 Batteria: Volt 6 - Ah 7		PRESTAZIONI Velocità max effettiva: norme CUNA sec. 39,8; Km/h 90,4 Consumo: una persona (norma CUNA) l/100 Km: 3,4 due persone l/100 Km: 3,4	
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W. Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce farga): lampade 6 V - 3 W; 6 V - 10 W; calodiffo posteriore.		SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.	
Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).		SILENZIATORE: (v. retro).	

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30 - 6 - 1959 n° 420).

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.



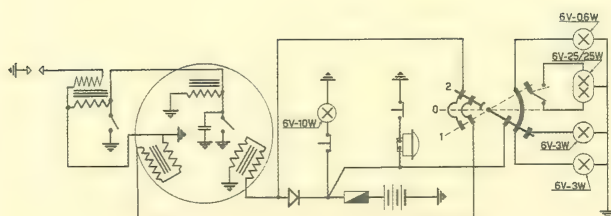
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

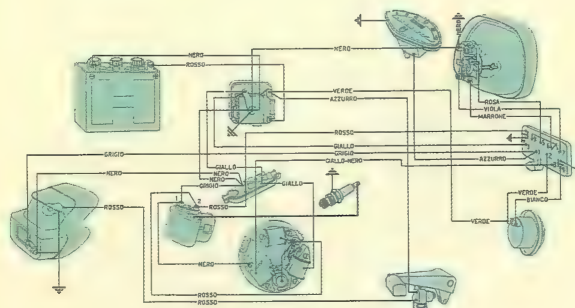
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2



3



1963 150GL



Colore:

Avorio

Codice Max Meyer:

1.298.3909

Copriventola

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983



Antiruggine:

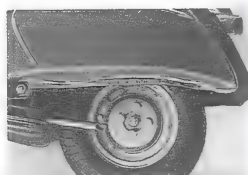
Nocciola

Codice Max Meyer:

3000M



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

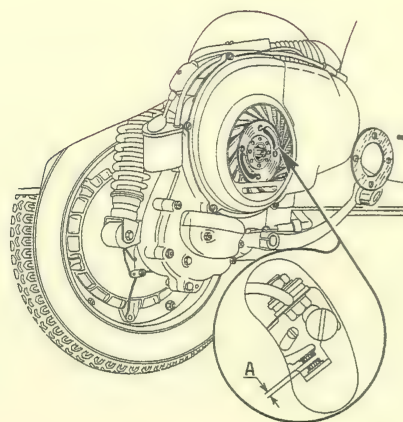
Dato matricolare:

VLA1T 01001

(inizio produzione)

VLA1T 080855

(fine produzione)



A - (Apertura max) = $0,3 \pm 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine
platinato (tra 0,3 e 0,5 mm).

ESSO
AMMORTIZZATORI A 43

ESSO MOTOR OIL 30

ESSO AMM. A 43

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1964

Vespa 50



1964

Motore

Uguale al modello 50 V5A1 del 1963.

Telaio

Uguale al modello 50 V5A1 del 1963.

Trattamenti galvanici

Uguale al modello 50 V5A1.

Il numero motore e il numero telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

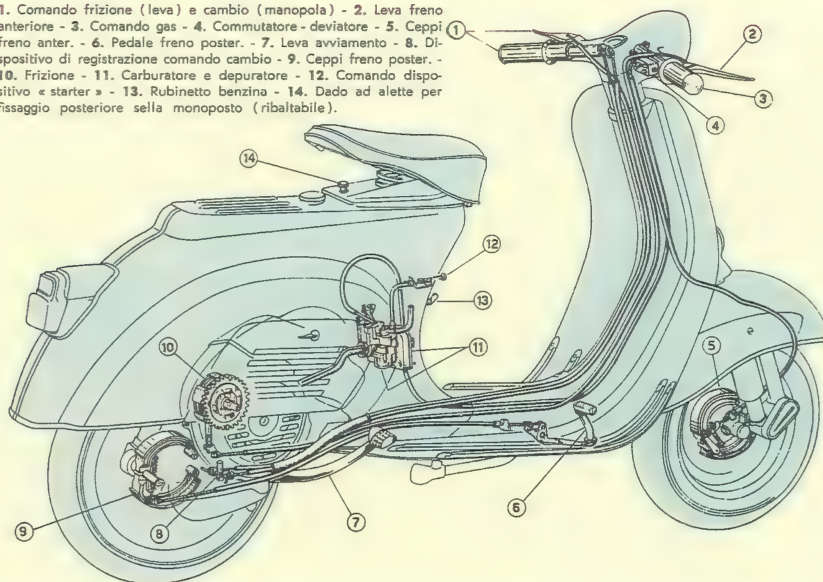
Sul veicolo fotografato è stato montato come optional il contachilometri.





1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).



Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

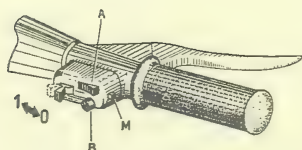
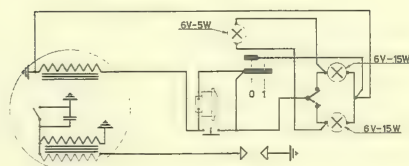
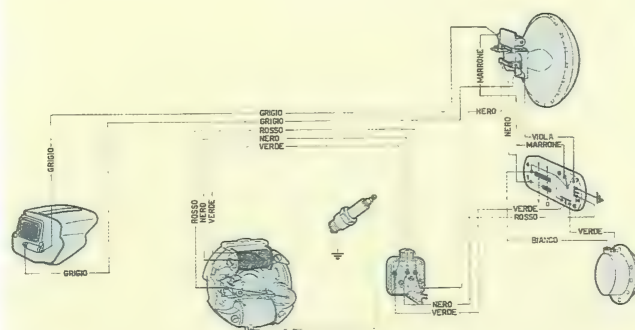


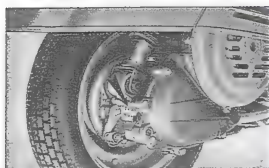
Fig. 21 - Posizioni del commutatore

D. Tutto spento - 1. Luci del proiettore e fanalino - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

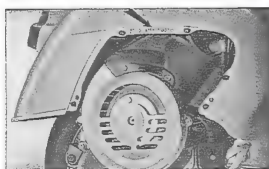
3



1964 50

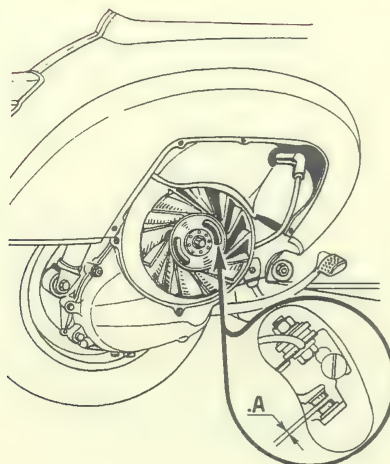


Posizione numero motore



Posizione numero telaio

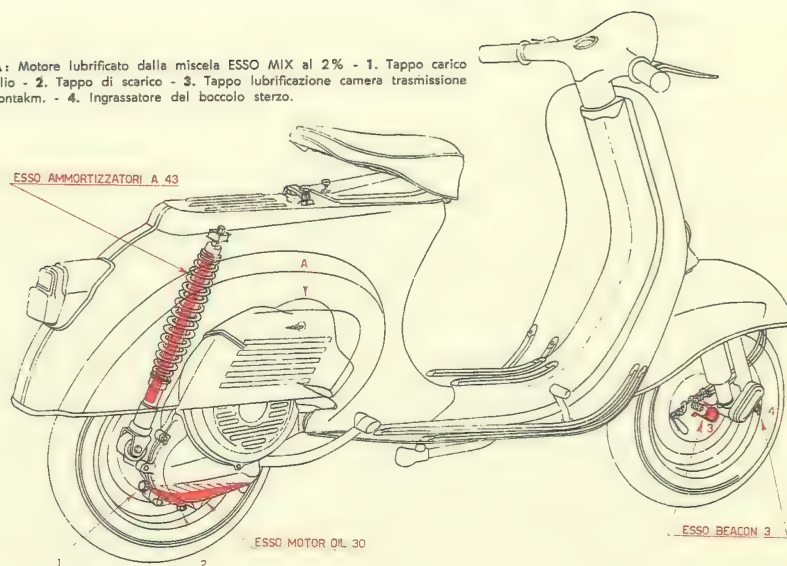
Dato matricolare:
V5A1T 6961 (inizio prod.)
V5A1T 61346



4

Registrazione apertura puntine
platinate (tra 0,3 e 0,5 mm).

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico
olio - 2. Tappo di scarico - 3. Tappo lubrificazione camera trasmissione
contakm. - 4. Ingrassatore del bocclo sterzo.

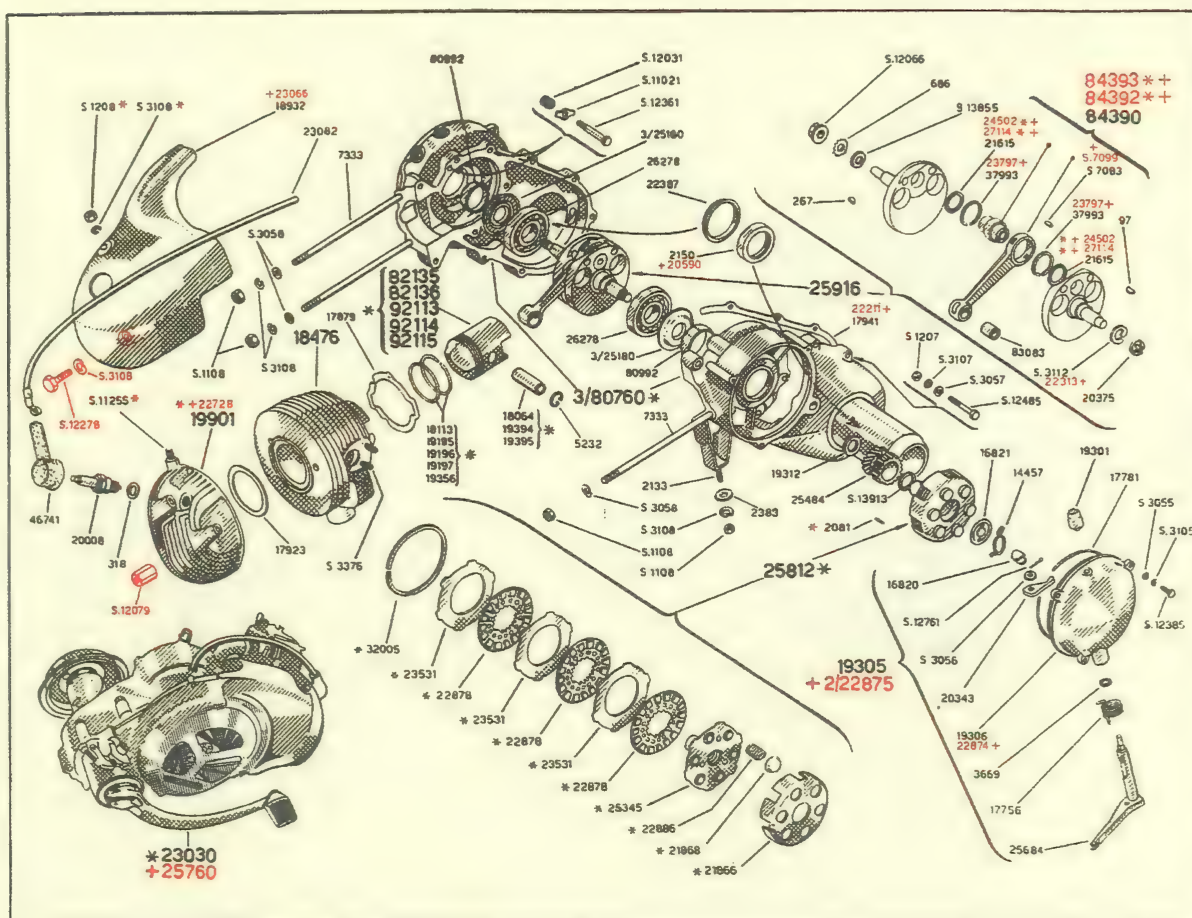


5

Lubrificazione.

Motori

T. I

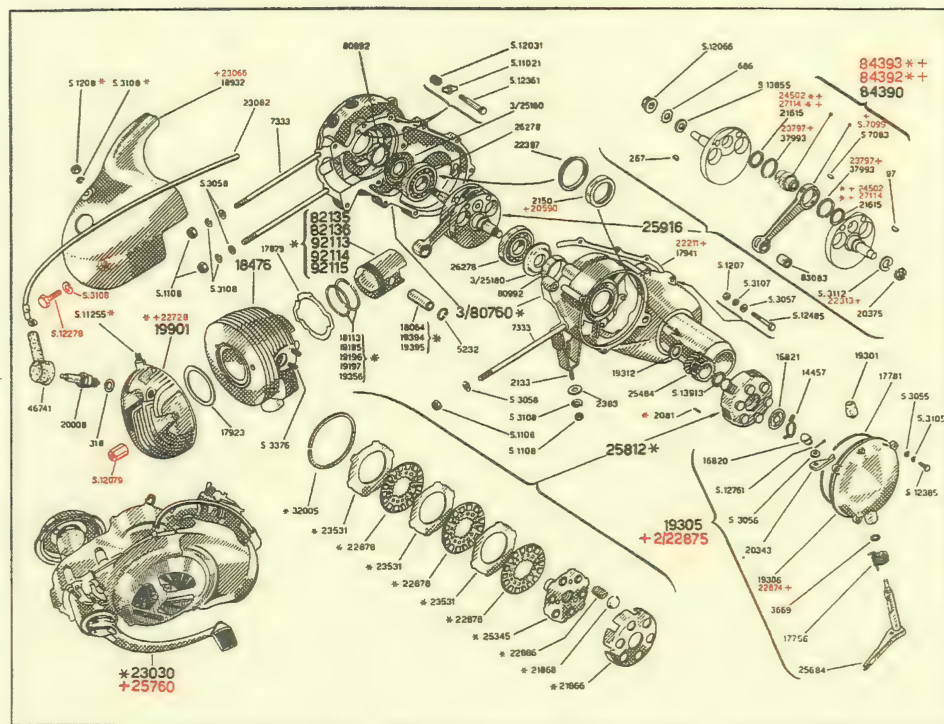


Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
 Carter - Arbre moteur - Embrayage - Cylindre
 Crankcase - Crankshaft - Clutch - Cylinder
 Carter - Cigüeñal - Embrague - Cilindro

1° Gruppo: MOTORE
 1° Ensemble: MOTEUR
 1° Group: ENGINE
 1° Grupo: MOTOR

Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

1956 1957

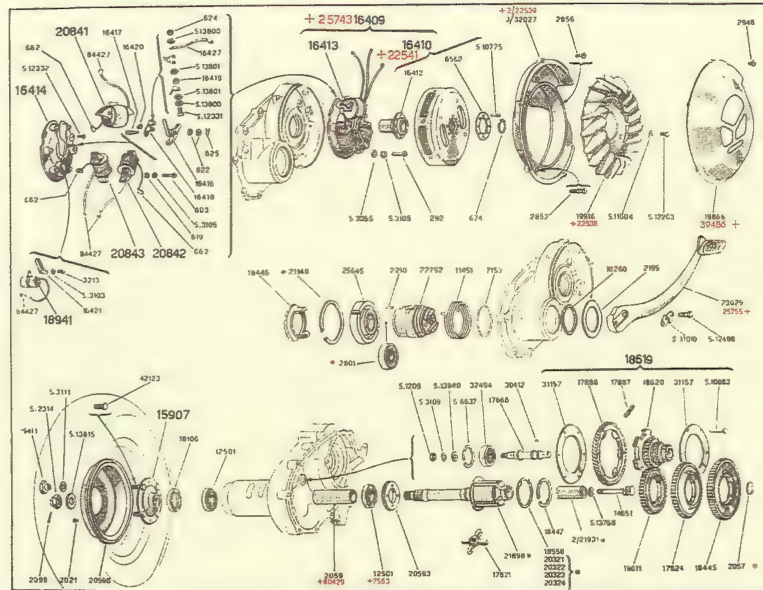


Vedere retro — T.S.V.P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. I

Carier - Albero motore - Frizione - Cilindro
Carier - Albero moteur - Embrayage - Cylindre
Crankcase - Cienkafel - Clutch - Cylinder
Carier - Ciguellet - Embrague - Cilindro

1^o Gruppo: MOTORE
1^{re} Ensemble: MOTEUR
1st Group: ENGINE
1^{er} Grupo: MOTOR

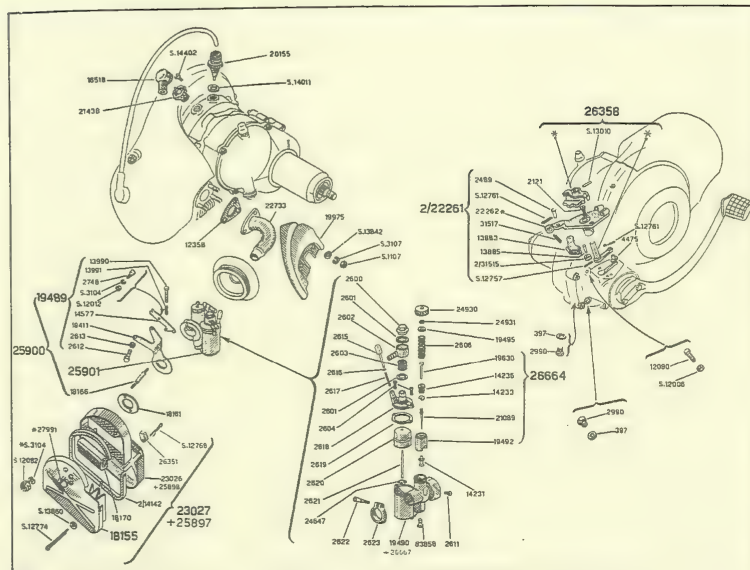


Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. II

Volano magnetico - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leva avviamento
 Volant magnétique - Changement de vitesses - Turbine - Kickstarter
 Flywheel magnetico - Gear box - Fan - Kickstarter
 Volante mag. - Engranajes cambio - Ventilador - Pedal puesta en marcha

Gruppo MOTORE
 1° Ensemble
 1st Group
 1st Group



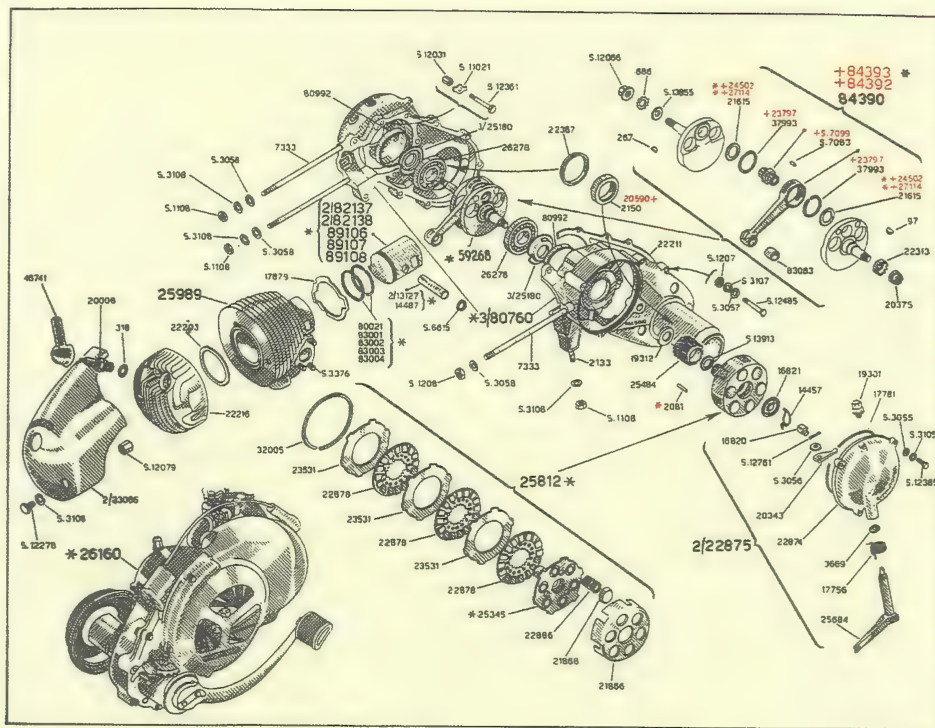
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. III

Carburettore - Depuratore aria - Seltore cambio
 Carburateur - Filtre à air - Changeur de vitesses
 Carburator - Air cleaner - Gear shifter
 Carburador - Filtro de aire - Selector cambio

Gruppo MOTORE
 1° Ensemble
 1st Group
 1st Group

1956



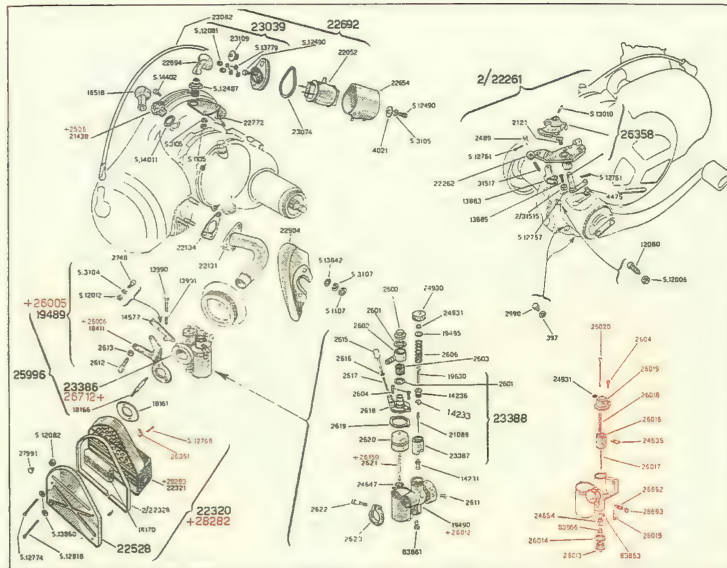
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

- 5 -

Li

Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
 Carter - Arbre moteur - Embreyage - Cylindre
 Crankcase - Crankshaft - Clutch - Cylinder
 Carter - Cigüeñal - Embregue - Cilindro

1^o Gruppo: MOTORE
1^{er} Ensemble: MOTEUR
1st Group: ENGINE
1^{er} Grupo: MOTOR

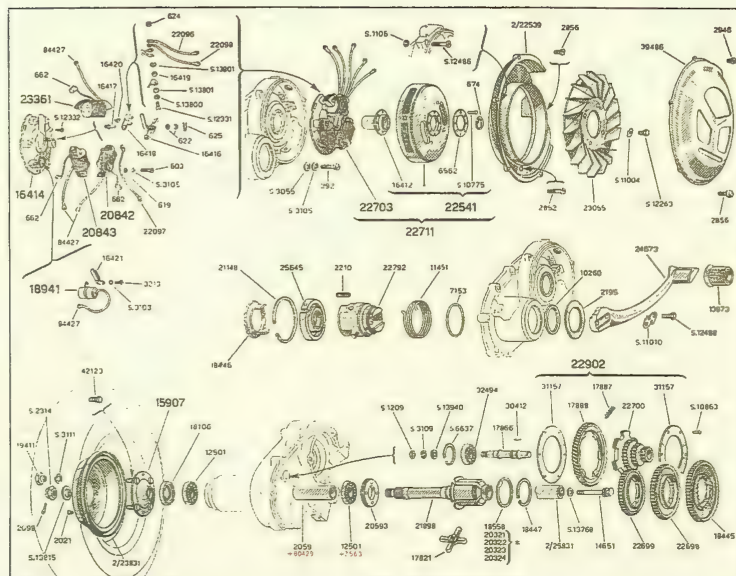


Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. III

Carburatore - Distributore aria - Settore cambio - Bobina A. T.
 Carburateur - Distributeur d'air - Secteur de la boîte de H. T.
 Carburetor - Air filter - Gear shifter - H. T. Coil
 Carburador - Filtro de aire - Selector cambio - Bobina A. T.

Gruppi: MOTORE
 1^a Gruppo: Motore
 1^a Ensemble: Moteur
 1^a Grupo: Motor



Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

T. II

Volano magneto - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Lave carburatore
 Volant magnétique - Changement de vitesses - Turbine - Kitzstarter
 Flywheel magneto - Gear box - Fan - Kickstarter
 Volante mag. - Engrenajes cambio - Ventilador - Pedal limpia en marcha

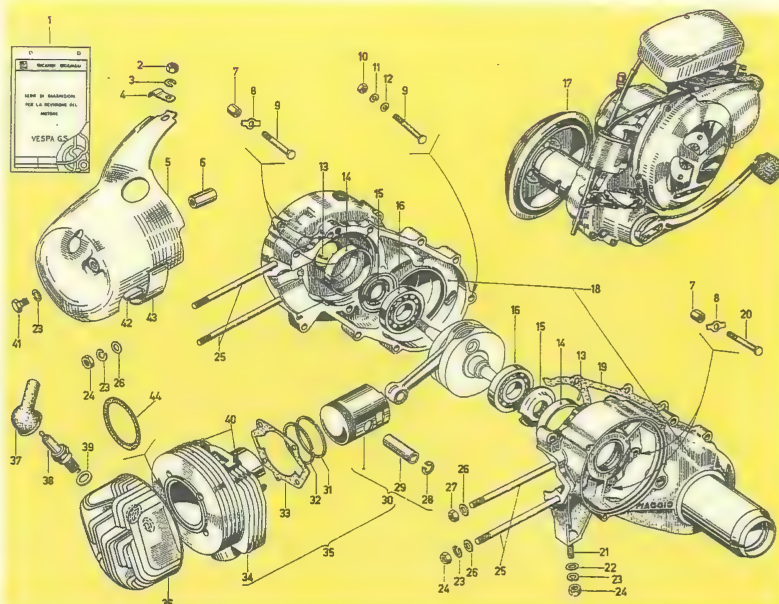
Gruppi: MOTORE
 1^a Gruppo: Motore
 1^a Ensemble: Moteur
 1^a Grupo: Motor

1956
1957
1958
1959

T. I

Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro

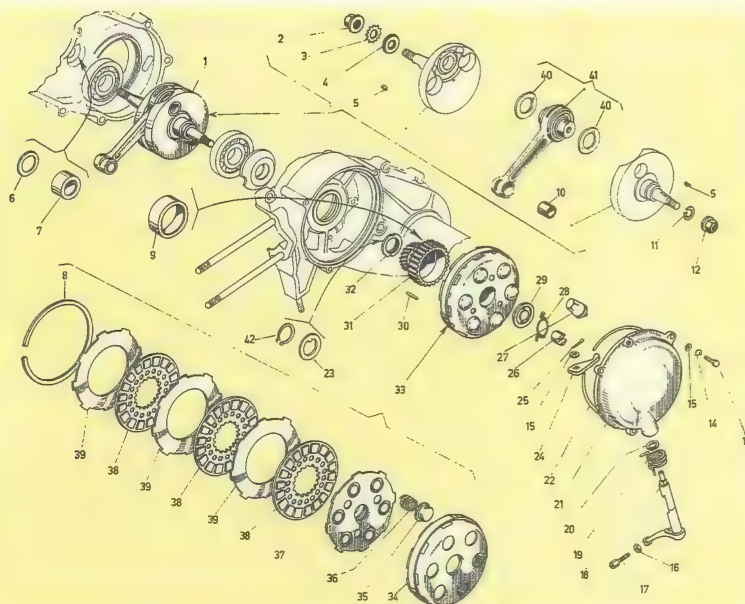
Mod. VS 2
VS 3 - VS 4 - VS 5



T. II

Crankshaft - Clutch
Cigial - Embregue

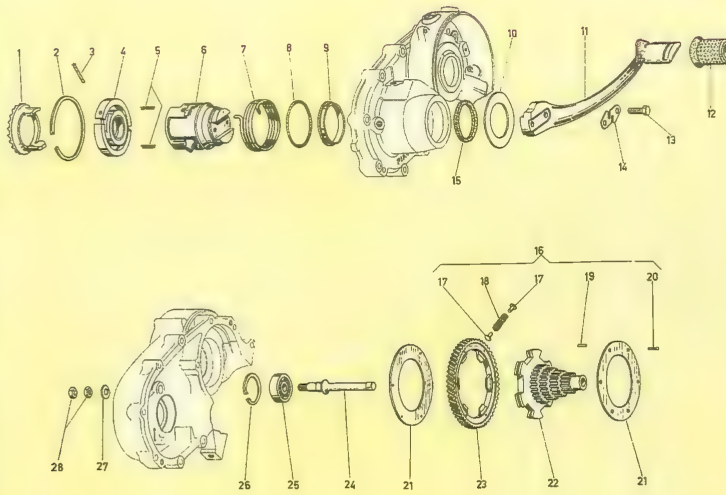
Mod. VS 2
VS 3 - VS 4 - VS 5



T. III

Spring gear - Kickstarter
Engranaje elástico - Palanca puesta en marcha

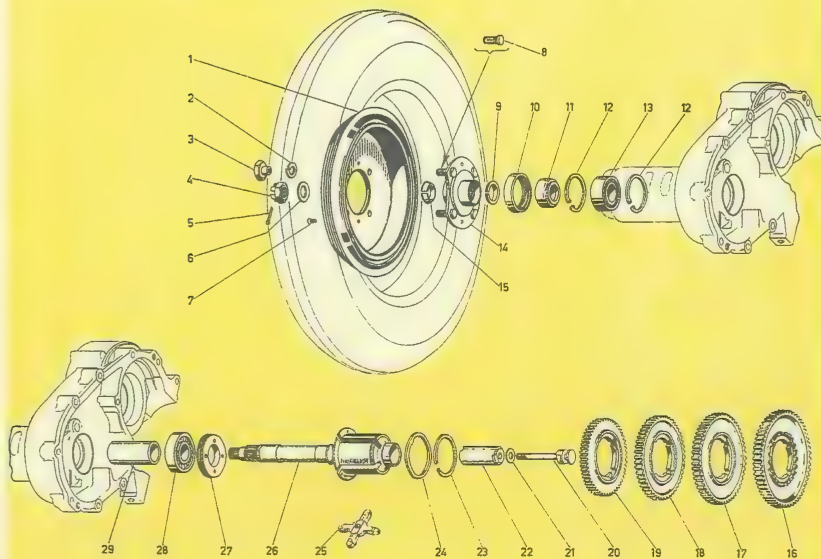
Mod. VS 2
VS 3 - VS 4 - VS 5

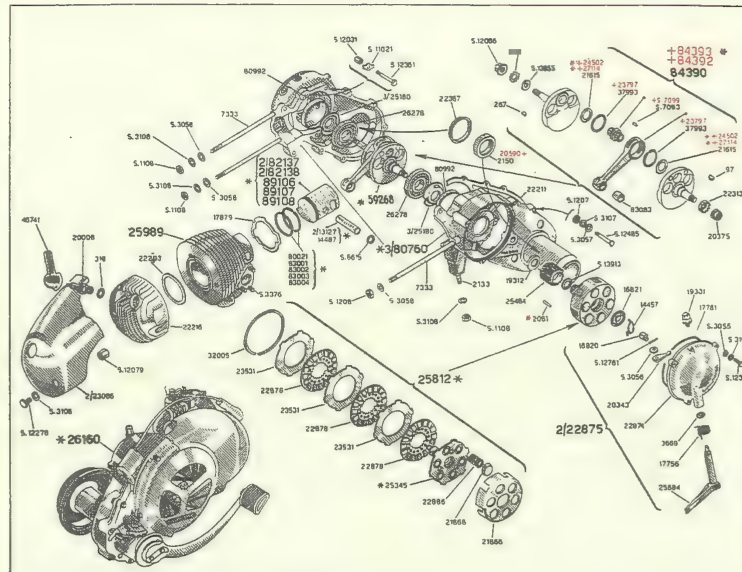


T. IV

Gear group - Rear wheel hub
Engranaje cambio - Brida rueda trasera

Mod. VS 2
VS 3 - VS 4 - VS 5





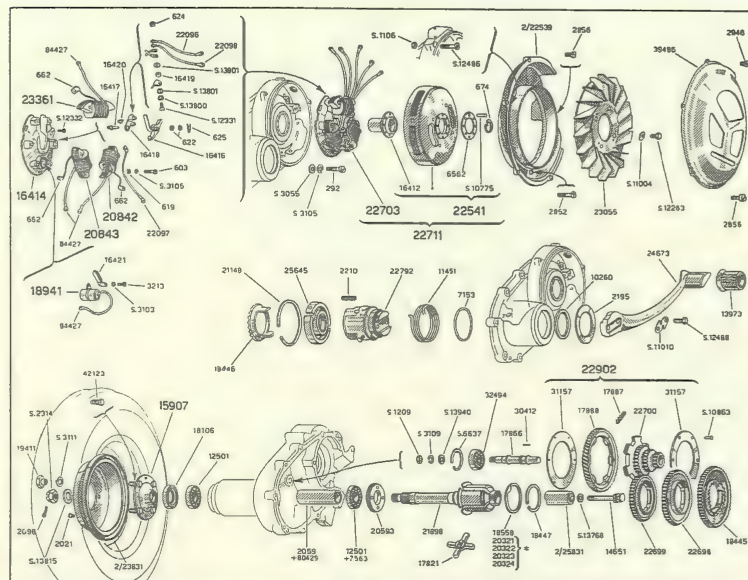
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

— 5 —

T. I

Center - Albero motore - Frizione - Cilindro
Center - Albero motore - Frizione - Cilindro
Center - Albero motore - Frizione - Cilindro
Center - Albero motore - Frizione - Cilindro

Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE



Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

— 9 —

T. II

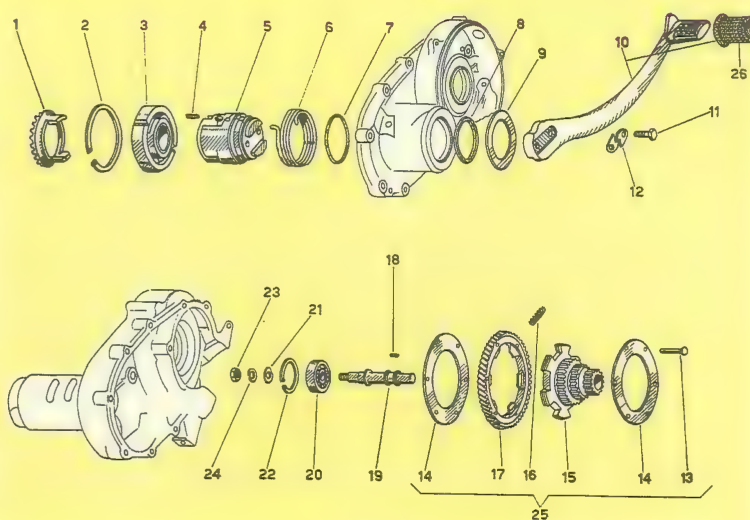
Valeo magneto - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leve avviamento
Valeo magneto - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leve avviamento
Valeo magneto - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leve avviamento
Valeo magneto - Ingranaggi cambio - Ventilatore - Leve avviamento

Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE
Gruppen - MOTORE

T. IV

Ingranaggio elastico - Leva avviamento
Engrenage élastique - levier démarreur

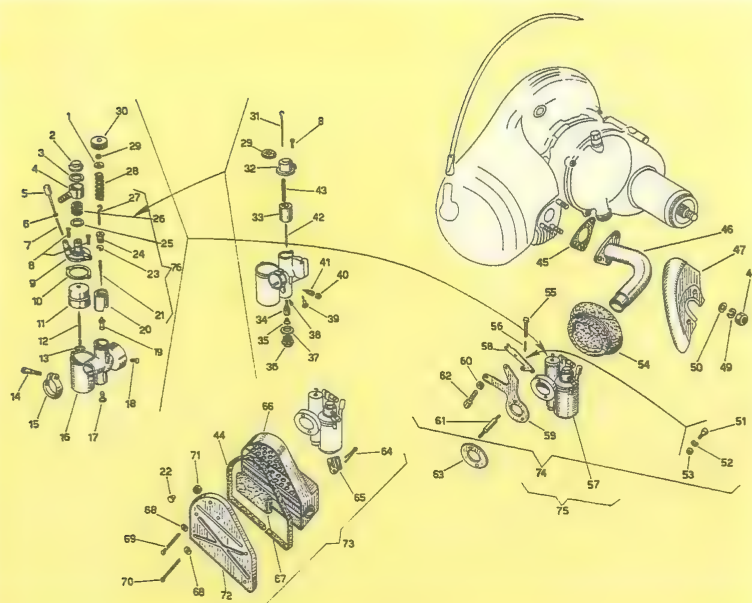
Mod. VI1 - VI2 - VI3
VB 1 - VGL 1



T. VI

Carburatore - Depuratore
Carbureteur - Filtre à air

Mod. VI1 - VI2 - VI3
VB 1 - VGL 1



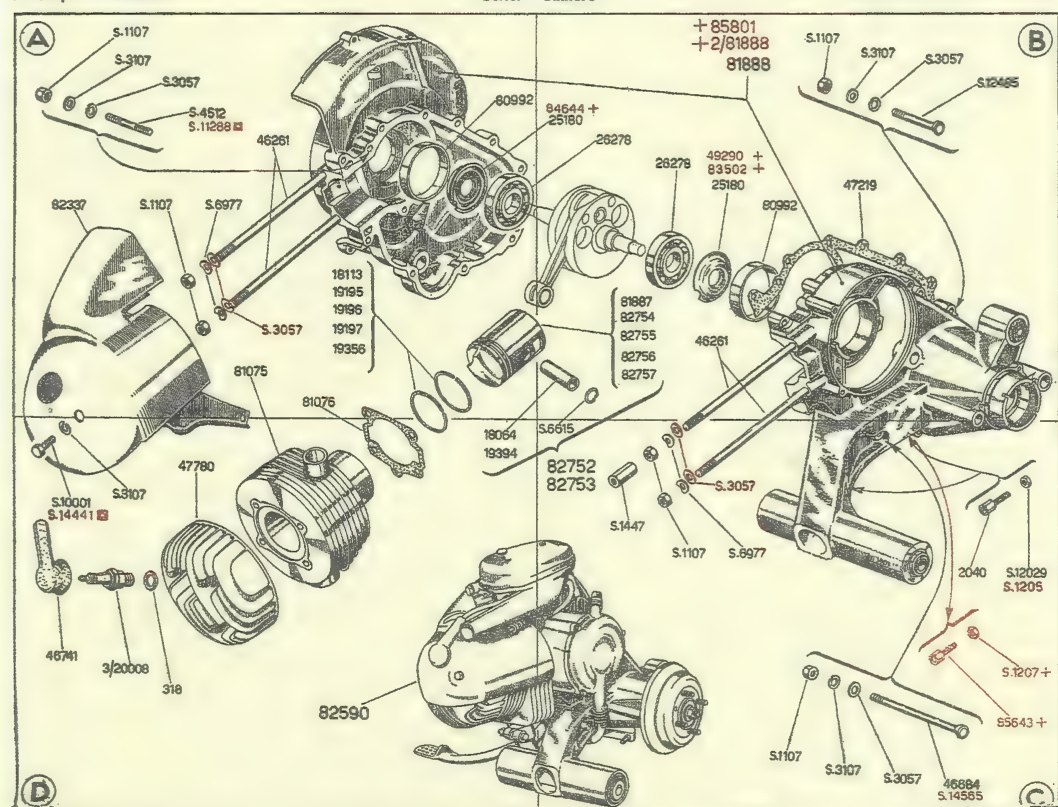
1958 1959

1° Gruppo: MOTORE
1° Ensemble: MOTEUR
1st Group: ENGINE
1er Grupo: MOTOR

Carter - Cilindro
Carter - Cylindre
Crankcase - Cylinder
Cárter - Cilindro

VESPA 125

T. I



1° Gruppo: MOTORE
1° Ensemble: MOTEUR
1st Group: ENGINE
1er Grupo: MOTOR

Ingranaggio elastico - Leva avviamento
Engrenage élastique - Kick-starter
Cush gear - Kickstarter
Engranaje elástico - Pedal puesta en marcha

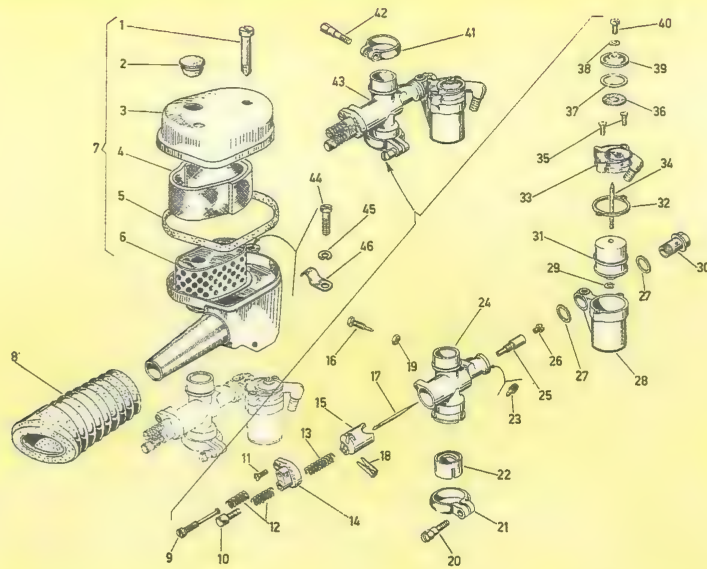
VESPA 125

T. IV

T. VI/1

Carburettor - Air cleaner
Carburador - Depurador

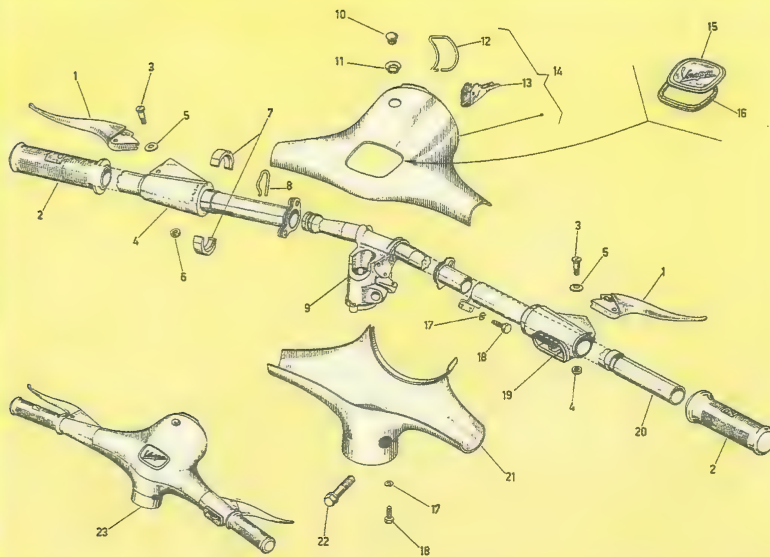
Mod. VNA



T. XIV/1

Handlebars
Manillar

Mod. VNA - VNB 1
VNB 2



1960

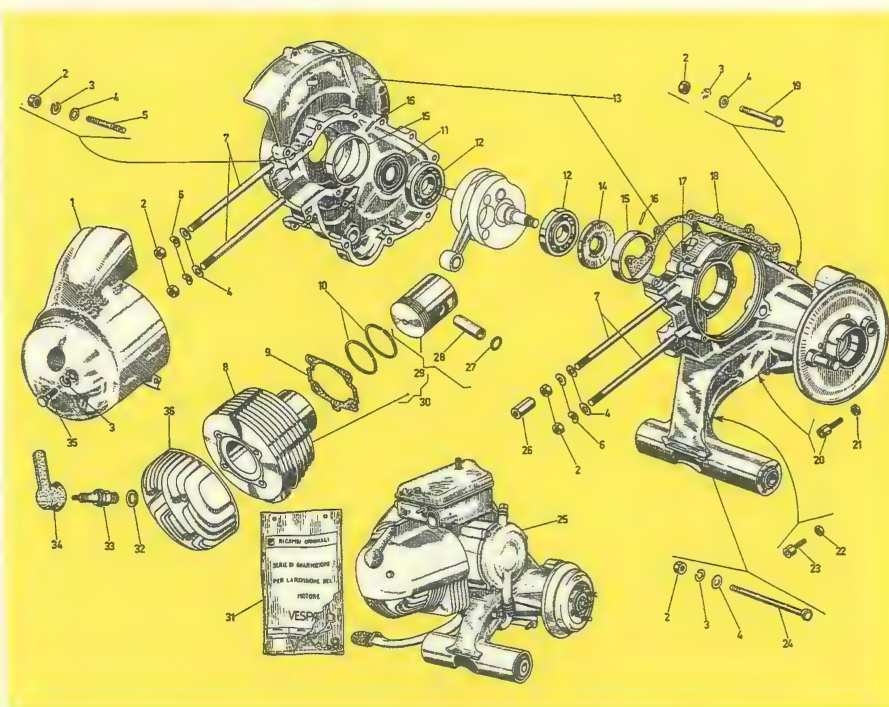
1961

1962

1959
1960

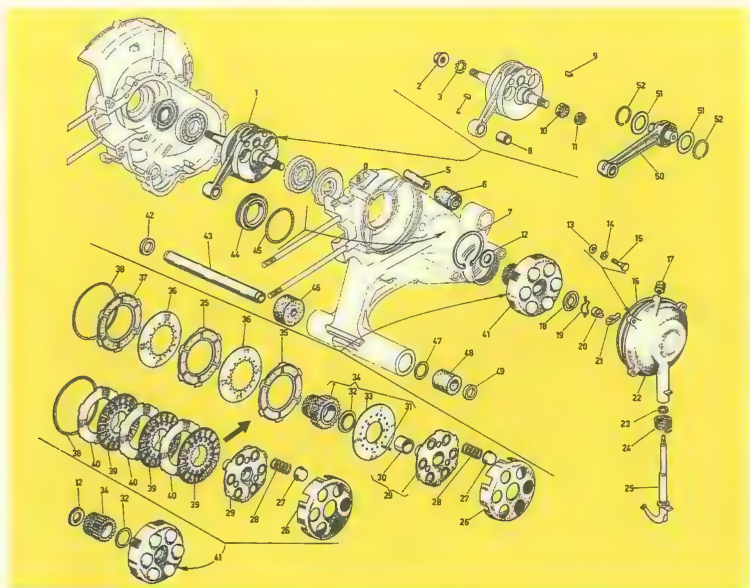
T. I/1

Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro



T. II

Crankschaft - Clutch
Ciglierai - Embrague



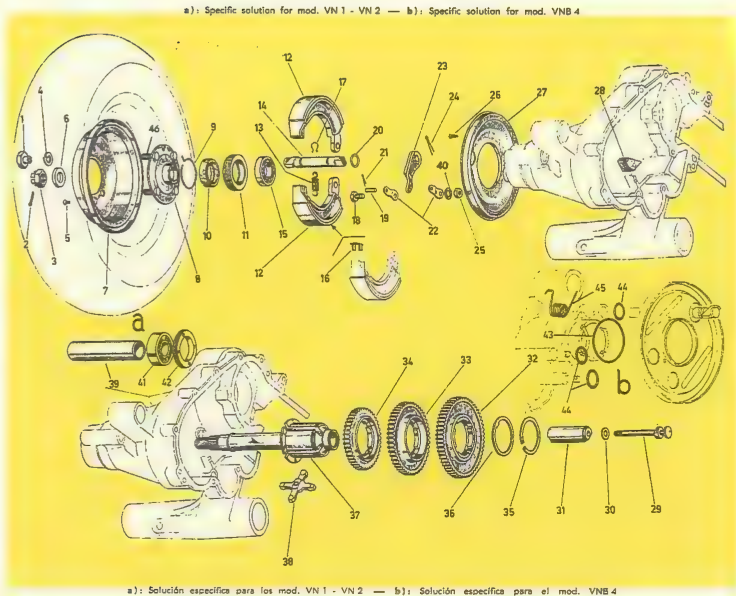
125
VNB1

125
VNB2

125
VNB3

T. III

Mainshaft - Rear wheel hub
Engranes cambio - Brides rueda trasera

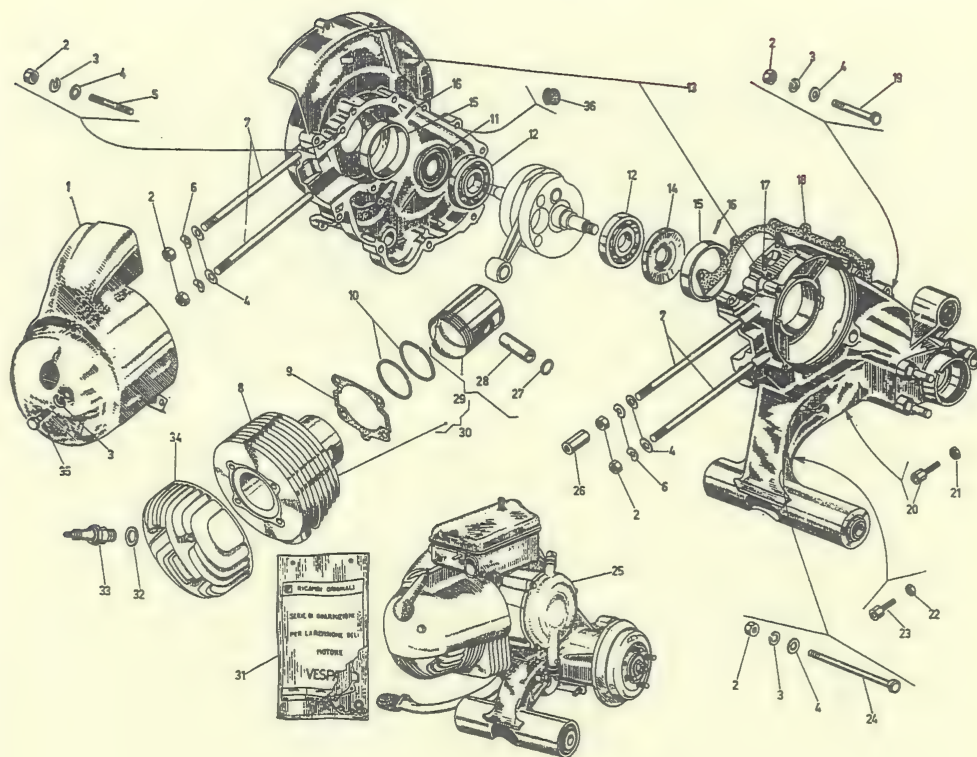


150

1961

1963

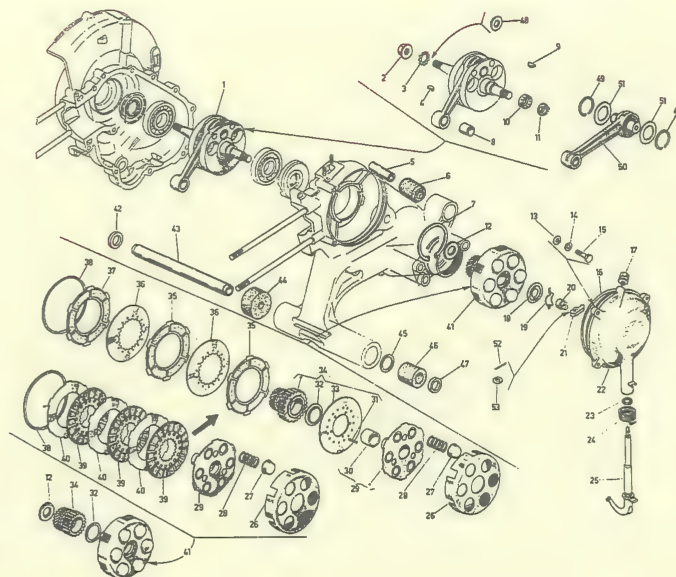
1963



T. II

Albero motore - Fricione
Viletrequin - Embrayage

Mod. VL1 - VL2 - VL3
VB1 - VGL1 - VBA - VBB
VGLA - VGLB - VLA 1



125
VBB1

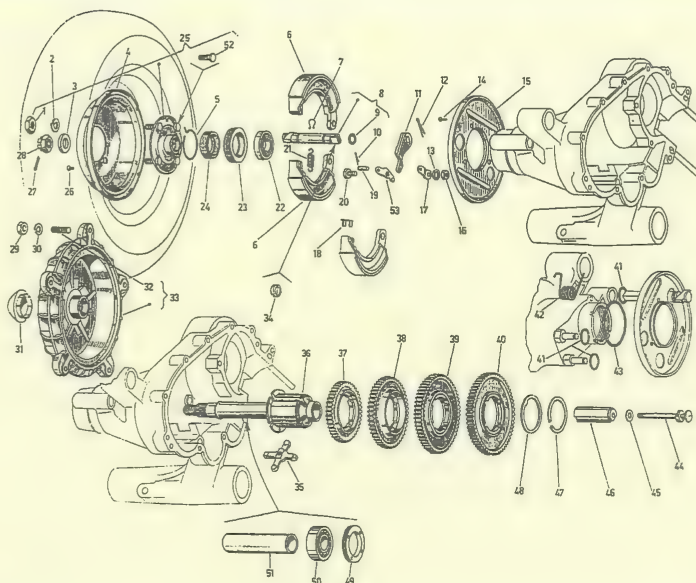
125
VNB4
VNB5

150
VBB2
VGL

T. III

Ingranaggi cambio - Mezzo ruota posteriore
Engrenages boîte de vitesses - Moyeu roue arrière

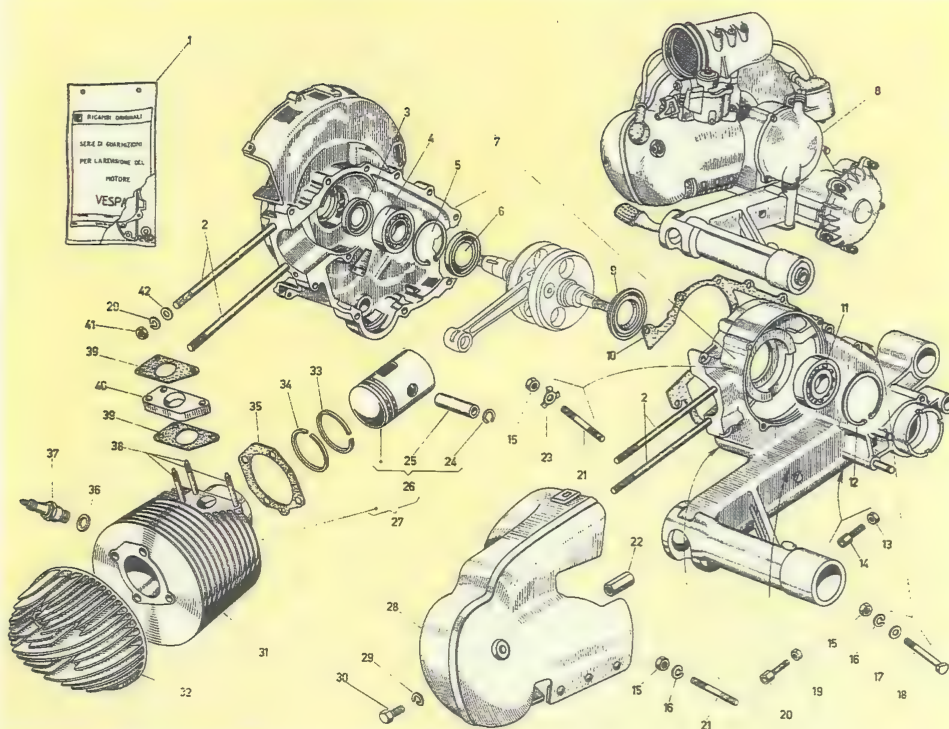
Mod. VL1 - VL2 - VL3
VB1 - VGL1 - VBA - VBB
VGLA - VGLB - VLA 1



I. 1/1

Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro

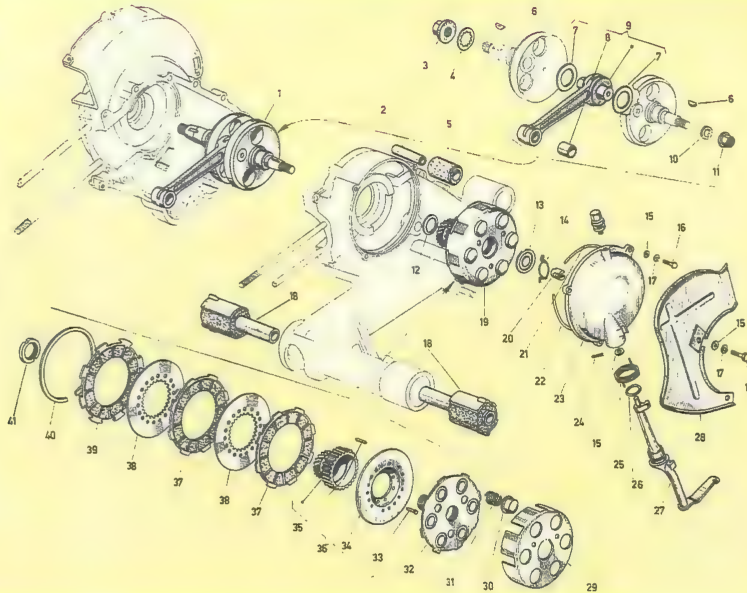
Mod. VSB 1



T. II/1

Centrifuge - Clutch
Cigüenal - Embrague

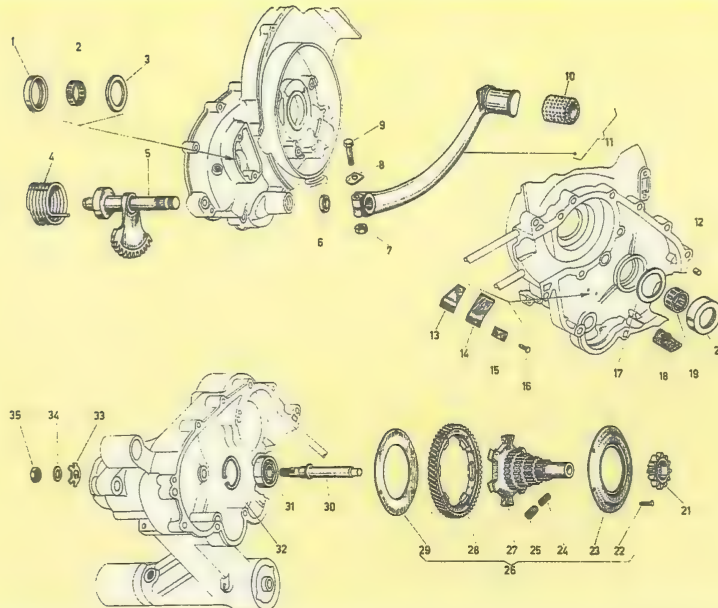
Mod. VS 5 - VSB 1



T. III/1

Spring gear - Kickstarter
Engranaje elástico - Palanca puesta en marcha

Mod. VSB 1

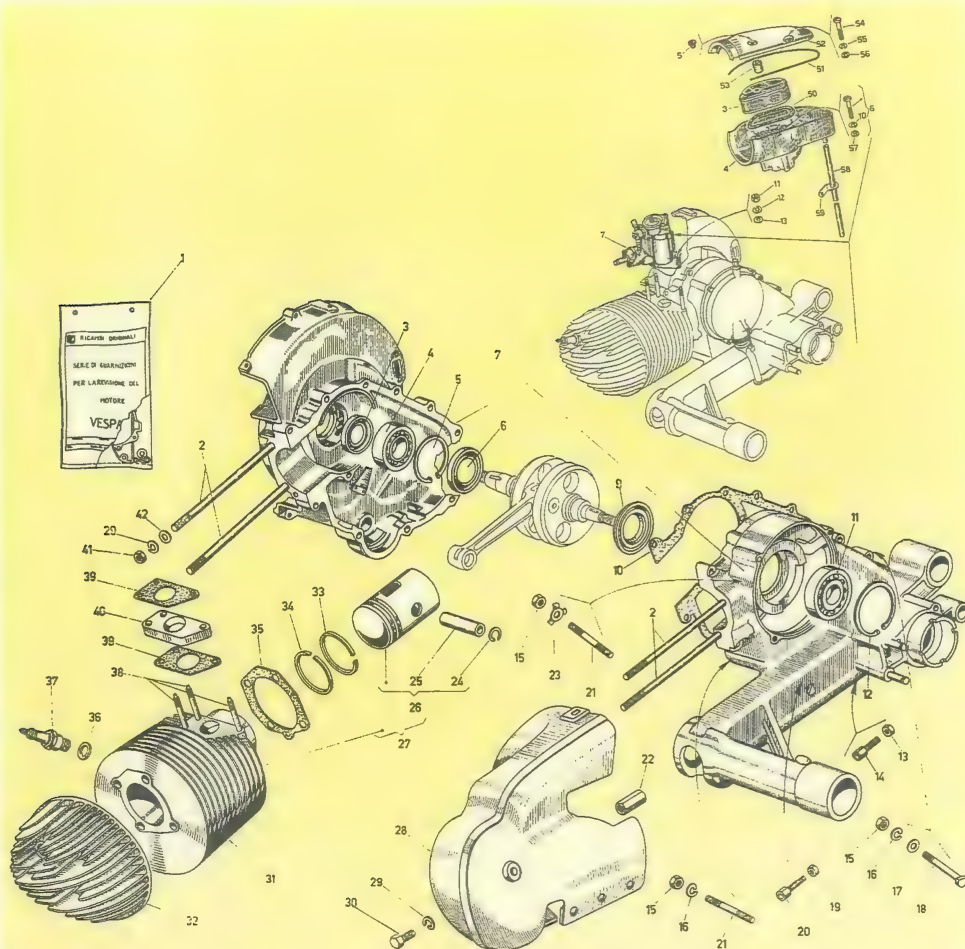


1963

T. I/1

Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro

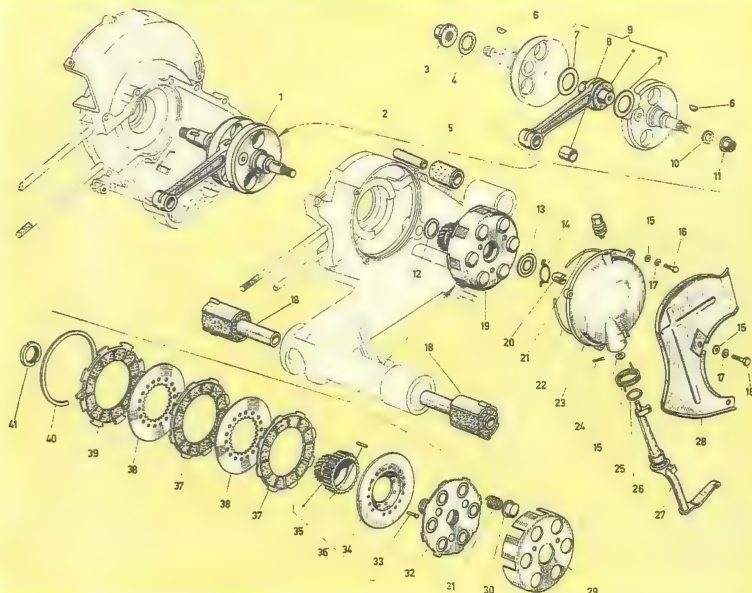
Mod. VSB 1



T. II/1

Crankshaft - Clutch
Ciglieria - Embrague

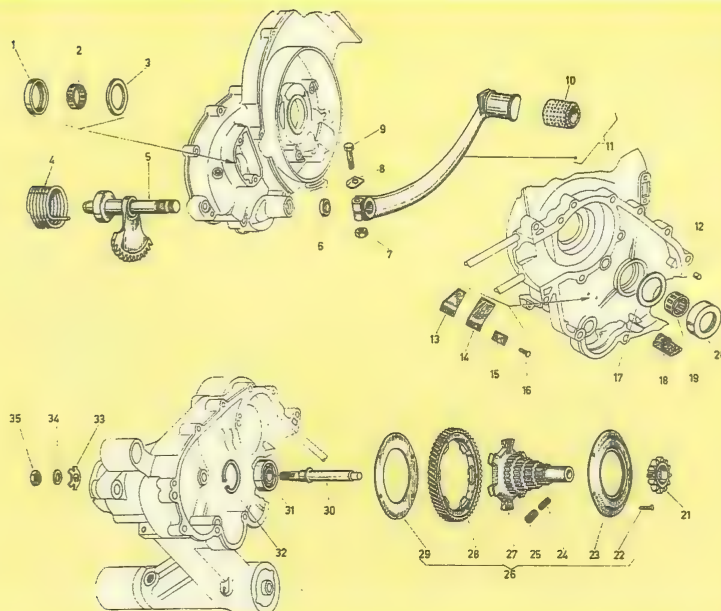
Mod. VS 5 - VSB 1



T. III/1

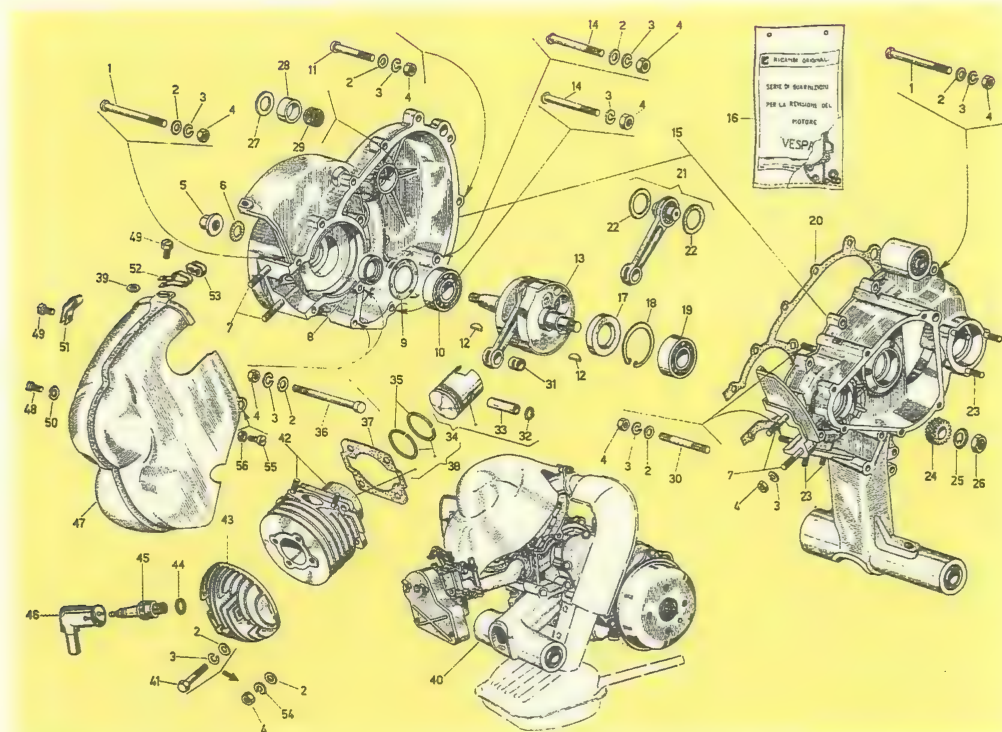
Spring gear - Kickstart
Engranaje elástico - Palanca puesta en marcha

Mod. VSB 1



1963

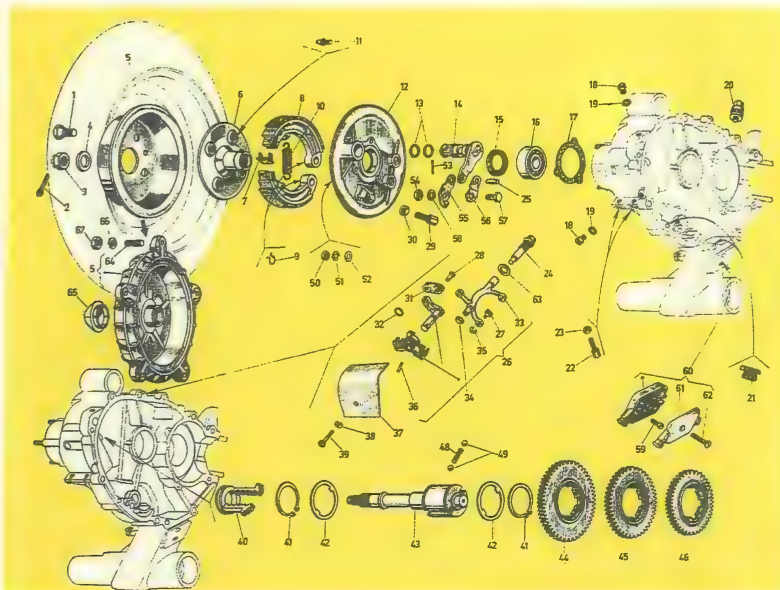
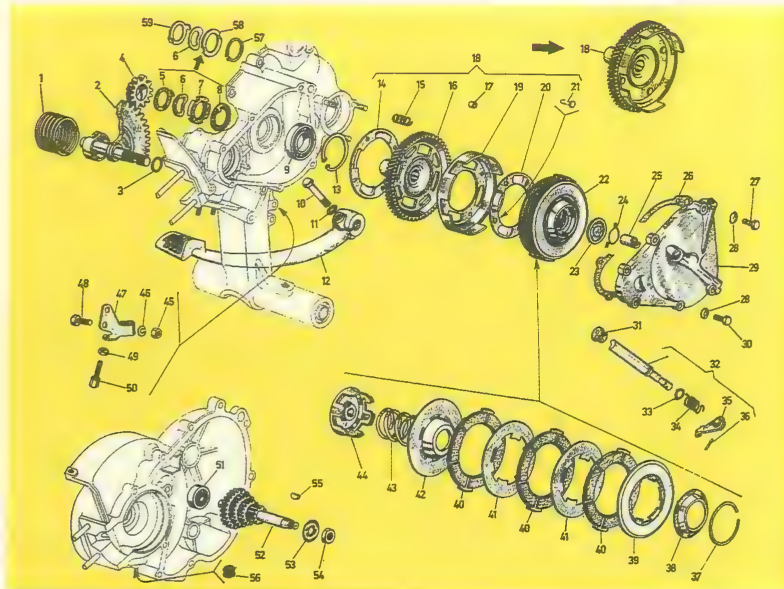
1964



T. I

Carter - Cilindro - Albero motore

Carter - Cylindre - Arbre moteur



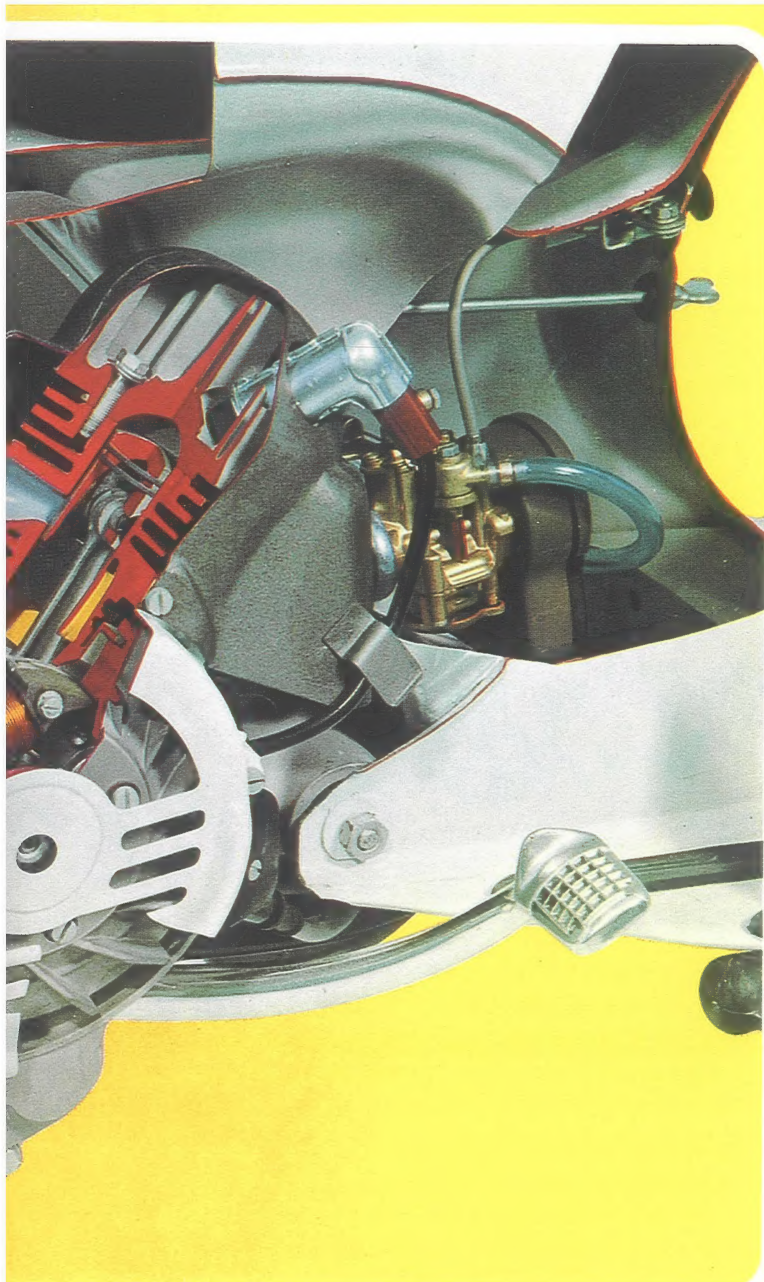
Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50/N	1963	V5A1T	1001	6960
	1964	V5A1T	6961	61346
VESPA 90	1963	V9A1T	1001	2984
	1964	V9A1T	2985	17549
	1965	V9A1T	17550	21544
	1966	V9A1T	21545	24130
	1967	V9A1T	24131	25000
VESPA 125	1956	VN2T	050101	096569
	1957	VN2T	096570	0125600
	1957	VNA1T	01001	010300
	1958	VNA1T	010301	068031
	1958	VNA2T	068032	0107007
	1959	VNA2T	0107008	0116431
	1959	VNB1T	01001	016275
	1960	VNB1T	016276	080686
	1961	VNB1T	080687	089850
	1961	VNB2T	01001	034699
	1961	VNB3T	034700	054414
	1962	VNB3T	054415	090395
	1962	VNB4T	090396	099700
	1963	VNB4T	099701	0136485
	1963	VNB5T	01001	07070
	1964	VNB5T	07071	043240
VESPA 150	1955	VL2T	17001	64970
	1956	VL2T	64971	93101
	1956	VL3T	93102	130693
	1957	VL3T	130694	132737

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 150	1957	VB1T	1001	55375
	1958	VB1T	55376	99700
	1958	VBA1T	1001	16515
	1959	VBA1T	16516	88519
	1960	VBA1T	88520	125040
	1960	VBB1T	1001	16070
	1961	VBB1T	16071	96683
	1962	VBB1T	96684	146000
	1962	VBB2T	146001	155712
	1963	VBB2T	155713	198232
	1964	VBB2T	198233	240757
	1965	VBB2T	240758	273260
VESPA 150 GL	1962	VLA1T	01001	05958
	1963	VLA1T	05959	057103
	1964	VLA1T	057104	078009
	1965	VLA1T	078010	080855
VESPA 150 GS	1956	VS2T	0013301	0023310
	1957	VS3T	0023311	0035310
	1958	VS4T	0035311	0047350
	1958	VS5T	0047351	0052363
	1959	VS5T	0052364	0070128
	1960	VS5T	0070129	00104731
	1961	VS5T	00104732	00127350
VESPA 160 GS	1962	VSBI1T	001001	0029970
	1963	VSBI1T	0029971	0048250
	1964	VSBI1T	0048251	0061000

*Esploso del motore della Vespa
50 prima serie.*





Chiave che ha accompagnato circa venti anni di Vespa con la caratteristica forma ovale con impresso il logo "Vespa" a rilievo



NOTA COLORI

I codici colori si riferiscono al colorificio Max Meyer.

Sui veicoli con vernice metallizzata si deve usare il tipo Bilux senza uso di trasparente né mescolato nel colore, né spruzzato a finitura.

Vanno usati il diluente della Max Meyer 1921-3205 o l'universale 1921-4320.

Sui veicoli con vernice pastello può essere usata anche la vernice del tipo Duralit-car (due componenti a lucido diretto).

Non utilizzare mai per nessun motivo il tipo Maxicar ossia il doppio strato con base opaca.

ERRATA CORRIGE:

La sella della VS1 (Vespa 150 GS 1955) è di colore verde molto scuro come i rivetti a bottone laterali alla sella e la serratura dello sportellino della sacca porta attrezzi non è di serie.

N.B.: I colori delle vernici rappresentate in questo volume sono indicativi. Per qualsiasi utilizzo si consiglia di visionare direttamente i campionari colori Max Meyer.

Ringraziamenti

GLI AUTORI RINGRAZIANO:

Paolo Penzo

Per la 125 VNB3 del 1962

Giancarlo Traica

Per la 150 VBB2 del 1963

Alessandro De Rossi

Per la 125 VNB4 del 1962

Leo Schiavo

Per la 160 GS VSB1 del 1963

Stefano De Rosa

Per la 150 GS VS5 del 1959

Massimo Marchetto

Per la 125 VN2 del 1956

Paolo Florio

Per la 160 GS VSB1 del 1962

Antonio Besutti

Per la 150 VBA1 del 1959

Gianni Rigobello

Per la 150 VBB1 del 1961

Fausto Ascari

Per la 150 GS VS2 del 1956

Giorgio Sivieri

Per la 125 VNB1 del 1960

Silvano Beelli

Per la 150 VS4 del 1958 e per i
depliant originali

Un ringraziamento particolare
a **Nicolò Pace** della **Max Meyer** che
ha collaborato con il
Registro Storico alla ricerca dei
colori originali dei veicoli storici
e a **Marcello Di Paolo** per
aver messo a disposizione delle
riprese fotografiche i suoi locali.



ISBN 88-7399-082-7



9 788873 990826

Italiano # 610049M00I